



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-20042020-219080  
CG-MH-E-20042020-219080

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]  
No. 150]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अप्रैल 17, 2020/चैत्र 28, 1942  
NEW DELHI, FRIDAY, APRIL 17, 2020/CHAITRA 28, 1942

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 13 मार्च, 2020

**सं. टीएमपी/34/2019-केओपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास से उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए संशोधित दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक अधिसूचित करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/34/2019-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

### कोरम:

- (i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)  
(ii) श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

### आदेश

(फरवरी 2020 के 20वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 8 जुलाई 2019 ने अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया था।

2.2. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 और 3.3 के अनुसार, केओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के लिए अपनी वेबसाइट में उक्त प्रस्ताव प्रकाशित किया था। केओपीटी द्वारा अपनी वेबसाइट पर यथा-प्रकाशित किए गए प्रस्ताव के आधार पर, अपनी टिप्पणियां पेश की थीं। उक्त टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। केओपीटी ने उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया था। केओपीटी का प्रस्ताव

कार्यालय में आंतरिक रूप से संवीक्षित किया गया था। केओपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। केओपीटी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर प्रत्युत्तर दिया था। इस मामले में संयुक्त सुनवाई 27 अगस्त 2019 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी तथा संबद्ध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

3. मामले की प्रक्रिया के दौरान संग्रहीत समग्र सूचना के संदर्भ में, इस प्राधिकरण ने अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए केओपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव का निपटान करते हुए स्पष्ट आदेश पारित है।

4. इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचना की प्रक्रिया में है जिसकी अधिसूचना में कुछ और समय लगने की संभावना है। यह प्राधिकरण चाहता है कि संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक स्पष्ट आदेश की अधिसूचना के लिए प्रतीक्षा किए बिना लागू हो सकते हैं। अतः, यह प्राधिकरण केओपीटी का संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक तत्काल अधिसूचित करता है जोकि **अनुबंध** रूप में संलग्न किया गया है। संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा। इस प्राधिकरण द्वारा पारित स्पष्ट आदेश अलग-से अधिसूचित किया जाएगा और केओपीटी और प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को आने वाले समय में संप्रेषित किया जाएगा।

5. केओपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता इस आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेगी।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./05/2020]

### अनुलग्नक

#### कोलकाता पत्तन न्यास

#### दरमान

#### सामान्य

एस 1	संक्षिप्त शीर्षक का प्रारंभ
	इसके अंतर्गत निर्धारित राहदारी मान, बकाया और दर कोलकाता पत्तन न्यास के 'दरमान' नाम से जाना जाएगा और दरमान के प्रावधान के तहत कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रभारों की उगाही की जाएगी।
एस 2	परिभाषा
	इन दरमानों में यदि विषय अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी।
(i)	'मंडल' (बोर्ड) का वही अर्थ है जो महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में दिया गया है।
(ii)	'तटीय पोत' का अर्थ वह पोत जो भारत के किसी पत्तन व स्थान से किसी अन्य पत्तन व स्थान के मध्य व्यापार में संपूर्ण रूप से संलग्न हो और जिसे पोत परिवहन महानिदेशक/ सक्षम प्राधिकारी द्वारा वैध तटीय लाइसेंस जारी किया गया हो अथवा/और अन्य कोई पोत जिसे भारत सरकार द्वारा 'तटीय' के रूप में समझा जाने का निदेश दिया गया है।
(iii)	'दिवस' का अर्थ कोलकाता गोदी प्रणाली के संदर्भ में वह अवधि जो सुबह 6.30 बजे से प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.30 बजे समाप्त होता है। हल्दिया गोदी परिसर के संदर्भ में 'दिवस' का अर्थ वह अवधि जो सुबह 6.00 बजे प्रारंभ होकर अगले दिन सुबह 6.00 बजे समाप्त होता है।
(iv)	'विलंब शुल्क' का अर्थ वह प्रभार जो पत्तन परिसर में दरमानों में निर्धारित निःशुल्क अवधि से अधिक भंडारण के लिए देय हो और माल के भंडारण के लिए लाइसेंस/पट्टा आधार पर एक पत्तन प्रयोक्ता को आवंटित क्षेत्र पर भंडारित माल में शामिल नहीं होगा। <b>टिप्पणी:</b> लाइसेंस/पट्टा आधार पर केओपीटी द्वारा किसी पत्तन प्रयोक्ता को आवंटित क्षेत्रों में कार्गो के भंडारण के लिए, किराये की अनुसूची के प्रावधान पत्तन प्रयोक्ता द्वारा भंडारण क्षेत्र के अधिग्रहण (अर्थात् खाली किए जाने तक) की पूर्ण अवधि के दौरान लागू होंगे।
(v)	विदेश गामी पोत' का अर्थ तटीय पोत, अंतर्देशीय पोत, नौका और फ्लैट के इतर अन्य पोत।
(vi)	'पूर्ण कंटेनर भार' (एफसीएल) का अर्थ होगा कंटेनर का एकल आयात/निर्यात माल धारिता।
(vii)	'हल्दिया गोदी परिसर' (एचडीसी) का अर्थ होगा हल्दिया पर स्थित तेल जेटियां, अन्य जेटियां, घाट और वर्थ तथा हल्दिया लंगरगाह पर रिवर मूरिंग।
(viii)	'जोखिमयुक्त I' का अर्थ मंडल द्वारा समय-समय पर स्वीकार्य जोखिमयुक्त माल की सूची में जोखिमयुक्त के रूप में संवर्गीकृत माल है।
(ix)	'आईडब्ल्यूटी माल/आईडब्ल्यूटी कंटेनर' का अर्थ अंतर्देशीय जलपथ के मार्फत माल/कंटेनर वाहित अंतर्देशीय पोत/बार्ज/नौका/फ्लैट किंतु इसमें लाइटरेज माल/कंटेनर शामिल नहीं होगा।

(x)	'अंतर्देशीय पोत' का अर्थ वह पोत जो अंतर्देशीय पोत अधिनियम 1917 के प्रावधान के तहत पंजीकृत है। नोट: अंतर्देशीय पोत पर लगाया गया प्रभार प्रोटोकाल के अंतर्गत बंगलादेश और केओपीटी के बीच नदी पथ से चलने वाली पोत पर भी लागू होंगे।
(xi)	'कोलकाता गोदी प्रणाली' (केडीएस) का अर्थ नेताजी सुभाष गोदी, किडुरपोर गोदी, सैंडहेड्स, सागर, नदी लंगरगाह, नदी मूरिंग, बजबज पेट्रोलियम घाट, अंतर्देशीय पोत घाट तथा केओपीटी के अन्य सभी स्थापना उनके अतिरिक्त जो विशेष रूप से हल्दिया गोदी परिसर के तहत है, को छोड़कर।
(xii)	'कोलकाता पत्तन न्यास' (केओपीटी) का अर्थ कारपोरेट मालिक है और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली तथा हल्दिया गोदी परिसर शामिल होगा।
(xiii)	'कंटेनर भार से कम (एलसीएल)' का अर्थ वह कंटेनर जो एक से अधिक आयात/निर्यात का माल धारित करता हो।
(xiv)	'लाइटरज माल'/लाइटरज कंटेनर' का अर्थ वह माल/कंटेनर जो छोटे पोतों/बार्जों से/में किसी नदी लंगरगाह/मूरिंग/बर्चुअल जेटी/सैंडहेड्स पर विदेशगामी पोत/तटीय पोत पर रिक्त/भारित है।
(xv)	'माह' का अर्थ क्रमिक 30 कैलेण्डर दिवस जिसमें अवकाश दिवस शामिल है यदि अन्यथा उल्लेखित न हो।
(xvi)	'ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार' का अर्थ लदाई/उतराई परिचालन हेतु श्रमशक्ति की आपूर्ति के रूप में पत्तन द्वारा ऑन बोर्ड सेवाओं पर कार्य करने हेतु माल/सामग्री/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर प्रभार।
(xvii)	'ओवरसाइड डिस्चार्ज/शिपमेंट' का अर्थ डिस्चार्ज/शिपमेंट परिचालन के समय क्रे के मार्फत बिना पासिंग माल का बर्थ/जेटी/गोदी बर्थ में कार्यरत पोत से/में लदाई/उतराई परिचालन।
(xviii)	'अति आयामी कंटेनर' का अर्थ मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से अधिक वाहित कंटेनर और/अथवा जैसे स्लीप, सैकेल, लिफ्टिंग बीम इत्यादि जिसे विशेष उपकरणों की आवश्यकता हो। क्षतिग्रस्त कंटेनर (कार्नर कास्टिंग समस्या वाले बक्से शामिल हैं) और लिफ्टिंग के लिए वांछित विशेष उपकरण कंटेनर को अति आयामी कंटेनर के रूप में भी वर्गीकृत किया जाएगा।
(xix)	'तट संचालन प्रभार' का अर्थ माल/सामग्री/वस्तु/पैकेज/कंटेनर पर वह प्रभार जो पत्तन द्वारा माल को हुक प्वाइंट से स्टेक प्वाइंट (जिसमें हुक प्वाइंट पर लोडिंग शामिल है), स्टेकिंग प्वाइंट पर उसे खाली करने और सुपुर्दगी के लिए पारवर्ती लोडिंग और व्युत्क्रम के लिए माल के परिवहन हेतु उपकरण सहित/उपकरण के बना श्रम की आपूर्ति के रूप में दिया गया तट सेवा और माल के यांत्रिक प्रापण के मामले में वैगन टिप्पलर द्वारा वैगन के टिप्पलिंग हेतु प्रभार भी शामिल है।
(xx)	'शट आउट' कार्गो का अर्थ पत्तन में पड़े निर्यात माल जो पोत पर ऑन बोर्ड लदान नहीं हुए जिसके लिए इसे पत्तन परिसर में प्राप्त किया गया।
(xxi)	'टीइयू' का अर्थ कंटेनर का 20 फीट समतुल्य इकाई।
(xxii)	'पोतांतरण' का अर्थ अन्य पत्तन/पत्तनों के गंतव्य के लिए मिडस्ट्रीम में अथवा वाया तट एक समुद्रगामी पोत/बार्ज से अन्य समुद्रगामी पोत/बार्ज को माल/कंटेनर का हस्तांतरण है।
(xxiii)	'घाट शुल्क' का अर्थ सभी माल/कंटेनर जो पत्तन सीमा के अंतर्गत उतरा गया अथवा शिफ्ट या पोतांतरित किया गया, और पत्तन के घोषित लैण्डिंग स्टेज को आया अथवा के मार्फत पासिंग हुआ, जहाँ पोटरिज पत्तन द्वारा प्रदान किया गया हो अथवा नहीं या जहाँ आवश्यक, तट पर हुकिंग/अनहुकिंग परिचालन शामिल होगा अथवा नहीं, पर प्राप्य बेसिक वकाया।
(xxiv)	'सप्ताह' का अर्थ छुट्टी के दिन सहित 7 (सात) लगातार कैलेण्डर दिवस।
(xxv)	इसमें इसके ऊपर विशिष्ट रूप से परिभाषित शब्दावली को छोड़कर, इन दरमानों में उपयोग में लाई गई अन्य शब्दावली की वही परिभाषा होगी जो एमपीटी अधिनियम, 1963 और भारतीय पत्तन अधिनियम 1908, समय-समय पर यथासंशोधित, में दी गई हैं।

एस. 3	सामान्य सिद्धांत
(i)	प्रभार योग्य न्यूनतम भार/माप होगा 1 टन/1सीबीएम यद्यपि समग्र भार/माप 1 टन/1सीबीएम से कम हो सकता है। यदि प्रभार भार पर आधारित हो और समग्र भार 100 कि.ग्रा. के समान गुणन में नहीं हो तो उसे 100 कि.ग्राम के उच्चतर गुणांक में पूर्णांकित किया जायेगा। जहां समग्र सीबीएम में दशमलव शामिल है तो उसे 1 सीबीएम के परवर्ती पूर्ण संख्या के रूप में रखा जाएगा।
(ii)	भार के अतिरिक्त अवधि/इकाई हेतु प्रायोज्य दर उस अवधि/इकाई के हिस्से पर लागू होगी।
(iii)	जब तक अन्यथा उल्लेखित न हो तब तक पोत से/में माल/कंटेनर का लैण्डिंग/शिपमेंट के लिए पत्तन उपस्कर प्रयुक्त होता है अथवा पोत द्वारा अन्य उद्देश्य हेतु उपस्कर प्रभार अनुच्छेद 16.1 में निर्धारणानुसार पोत एजेंट/पोत स्वामी/आयातक/निर्यातक अथवा उनके एजेंट से, चार्टर्ड पोतों के मामले में जैसा हो, वसूला जाएगा।
(iv)	कार्गो संबंधी प्रभार माल के स्वामी अथवा उनके क्लीयरिंग व फारवार्डिंग एजेंट/संचालन एजेंट पर प्रभारित किया जाएगा जहाँ अन्यथा उल्लेखित न हो अथवा उन मामलों में शिपर्स/स्टीमर एजेंट ऐसे प्रभार अदा करने के लिए तैयार हो।

		पोतवणिकों के अपने कंटेनर के मामले में, कार्गो के स्वामी अथवा उनके क्लियरिंग तथा फॉरवर्डिंग एजेंट्स/हैंडलिंग एजेंट्स भी प्रभारों की अदायगी कर सकते हैं।
	(v)	कंटेनरों की लदाई/उतराई से सम्बंधित सभी प्रभार विलंबशुल्क सहित, कंटेनर एजेंटों/मेन लाइन प्रचालकों (एमएलओ) से उगाहे जाएंगे। तथापि, आईसीडी/सीमाशुल्क अधिसूचित सीएफएस से/को कंटेनर के मामले में, संबद्ध आईसीडी अथवा सीएफएस प्रचालक भी पत्तन प्रभारों की अदायगी कर सकता है। तथापि, खाली करने के बाद अथवा भरण से पहले, कार्गो सम्बंधित प्रभार, यदि कोई हों, कार्गो के स्वामी अथवा उसके क्लियरिंग एंड फॉरवर्डिंग एजेंट/प्रहस्तन एजेंट से उगाहे जाएंगे।
	(vi)	(क) पोत संबंधी प्रभारों की उगाही जहाजों के मालिकों/स्टीमर एजेंटों से की जाएगी। जहां कहीं भी दरों को यूएस डालर के रूप में दर्शाया किया गया है, प्रभार की वसूली भारतीय रुपए में की जाएगी, ऐसा करते समय भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा प्रकाशित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर यूएस करेंसी को भारतीय रुप में बदलने के बाद किया जाएगा। पत्तन सीमा में पोत के प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन की तारीख समझा जाएगा। (ख) कंटेनर संबंधी प्रभार जिसका यूएस डालर के रूप में मूल्यवर्गित किया गया, का संग्रहण भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा प्रकाशित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर भारतीय रुपयों के समकक्ष किया जाएगा, ऐसा पत्तन में आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश की तारीख पर प्रचालित, तथा निर्यात कंटेनरों के मामले में कंटेनरों के पहुंचने की तारीख पर प्रचालित।
	(vii)	(क) सभी सामुद्रिक पोतों हेतु पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों हेतु अनुवर्ती प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। (ख) सभी तटीय माल/ कंटेनर के लिए माल/कंटेनर संबंधी प्रभार थर्मल कोल पीओएल, कूड आयल सहित, लौह अयस्क और आयरन पैलेट्स के अतिरिक्त सामान्य माल/कंटेनर संबंधित प्रभार के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए। (ग) माल संबंधी प्रभार के मामले में, रियायती दर शिप-शोर स्थानांतरण और क्रे को/से स्टोरेज यार्ड वार्फेज सहित, के लिए संबद्ध सभी संचालन प्रभार पर प्रभारित होगा। (घ) कंटेनर संबंधित प्रभार के मामले में रियायत कम्पोजिट बॉक्स दर पर लागू है। जहाँ मदवार प्रभार वसूला जाता है वहाँ शिप-शोर स्थानांतरण और भंडारण यार्ड से/को क्रे से/को स्थानांतरण के साथ ही कार्गो और कंटेनर पर वार्फेज, के लिए सभी पर रियायत प्रभारित होगा।
		(ड.) रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानक (i) 'विश्वभर और तटीय' प्रचालन के लिए जारी सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत के प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संबंध में घाट शुल्क सहित तटीय दर प्रभार्य की जारी चाहिए यानी निम्नलिखित परिदृश्य में मोप से तट अंतरण और क्रे से/को भंडारण यार्ड से/को अंतरण। (क) तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो डोना। (ख) तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित नहीं परंतु किसी भारतीय पत्तन से अन्य भारतीय पत्तन को कार्गो डोना। "केंद्रीय उत्पाद और सीमाशुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोतों में, बिना सीमाशुल्क परिवर्तन के एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन को तटीय कार्गो डोने की अनुज्ञा देता है।" (ii) विदेशी ध्वज वाले पोत के पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी विनिर्दिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तन के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए लादा गया तटीय कार्गो/कंटेनर पर तटीय कार्गो/ कंटेनर पर लागू दर ही प्रभार्य होगी। (iii) पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहनित तटीय माल, श्री लंका के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से पोत द्वारा, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के बदलाव के बिना और बीच में श्रीलंका में किसी पत्तन पर आने वाला अथवा नहीं, कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होगा। (iv) पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और भारत में नदी पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहनित तटीय माल, बंगलादेश के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से पोत द्वारा, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के बदलाव के बिना कार्गो संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होगा।

		<b>टिप्पणी:</b> उपर्युक्त (iii) और (iv) में निर्धारित प्रावधान आदेश सं. टीएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं. टीएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अधीन है।
	(च)	तटीय कार्गो/कंटेनर/पोत के लिए प्रभार और भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और लिया जाएगा।
	(viii)	सभी मामलों में जहाँ प्रभार यूएस डालर में वसूला जाता है एक्सचेंज दर की प्रत्येक 30 दिन में एक बार समीक्षा की जाएगी यह पत्तन के अन्दर कंटेनर रखे जाने के भंडारण प्रभार के संदर्भ में प्रारंभ तिथि 30 दिन से अधिक के मामले में, मानी जाती है अथवा 30 दिन से अधिक पत्तन में ठहरे पोत के लिए पोत संबंधी प्रभार के संदर्भ में, लागू है। इन प्रकार के मामले में, बिल का आधार समीक्षा के समय निहित उचित एक्सचेंज दर के साथ प्रत्याशित होगा।
	(ix)	नमूने, सूची-पत्र तथा अन्य वस्तुएँ जिनके लिए जहाज कम्पनियां कोई भाड़ा नहीं लेती है तथा जिन पर कोई सीमा-शुल्क नहीं देना पड़ता, राजनयिक डाक-थैले, कर्मियों का सामान तथा केओपीटी के व्यवहार हेतु सभी मालों पर सभी प्रकार के कार्गो संबंधित प्रभार में छूट दिया जाएगा।
	(x)	केओपीटी जलयान/पोतों पर उठाए गए भंडार/रसद पर कोई प्रभार नहीं लिया जाएगा।
	(xi)	पत्तन कर्मचारियों द्वारा जिन दिनों में हड़ताल किया जाएगा उन दिनों के दौरान माल नहीं छुड़ाने पर कोई विलंब शुल्क नहीं लिया जाएगा, बशर्ते यह कि संबद्ध आयातक या उसके प्राधिकृत एजेंट हड़ताल शुरू होने से पहले ही पूरे डेलवरी-कागजात, सभी पत्तन प्रभार के भुगतान के पश्चात, दाखिल कर दें।
	(xii)	(क) बर्थ किराया प्रभार का समय पोत के यात्रा शुरू होने की तैयारी का संकेत मिलने के समय से 4 घंटे पश्चात् समाप्त हो जाएगी। बर्थ किराया बंद होने की निर्धारित समय-सीमा से जहाज के अनुकूल ज्वार-भाटा की अवस्था तक प्रतीक्षा का समय या खराब मौसम के कारण रुकने का समय या रात्रि के नौवहन सुविधा के न होने के कारण अथवा एचडीसी द्वारा पोत को स्वीकार नहीं किए जाने पर रुकने का समय निकाल दिया जाएगा। (ख) झूठा संकेत देने पर एक दिन के बर्थ-किराया के समान दण्ड स्वरूप किराया देना पड़ेगा।
	(xiii)	विलंबित भुगतान/धन-वापसी पर व्याज:
	(क)	इस दरमान के अंतर्गत विलंबित भुगतान हेतु प्रयोक्ता को दण्डात्मक व्याज देना होगा, इसी प्रकार विलंबित धन-वापसी के लिए केओपीटी को दण्डात्मक व्याज देना होगा।
	(ख)	दण्डात्मक व्याज की दर 15 % वार्षिक होगी। दण्डात्मक व्याज की दर केओपीटी तथा पत्तन प्रयोक्ता दोनों पर लागू होगी।
	(ग)	सेवा पूरी हो जाने के 20 दिन से इतर या प्रयोक्ता द्वारा सभी अपेक्षित कागजात दाखिल करने का समय जो भी परवर्ती हो के केवल धन-वापसी में विलंब गिना जाएगा।
	(घ)	<b>केओपीटी द्वारा बिल देने की तारीख से केवल 10 दिन बाद यदि प्रयोक्ता द्वारा भुगतान न किया जाए तो विलंबित भुगतान माना जाएगा। परन्तु यह प्रावधान उन क्षेत्रों में लागू नहीं होगा जहाँ सेवाएं प्राप्त करने से पहले ही/भुगतान किया जाना है/महापत्तन अधिनियम में अनुबद्ध अनुसार पत्तन न्यास के संपत्ति के व्यवहार के क्षेत्र में/या जहाँ दरमानों में दी गई शर्तों के अनुसार प्रभार का अग्रिम भुगतान करना निर्धारित है।</b>
	(xiv)	घाट शुल्क अनुसूची के अंतर्गत किसी कार्गो को 'अनिर्दिष्ट वर्ग' के अधीन वर्गीकृत करने से पहले या कार्गो किस वर्ग का है उसे निर्दिष्ट करने से पहले, यह जानने के लिए कि कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में वर्णित किसी भी वर्ग में निर्दिष्ट किया जा सकता है, संबद्ध सीमा शुल्क वर्गीकरण को देखा जाए।
	(xv)	(क) <u>पोत संबंधी प्रभारों (बीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली</u> (i) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का कोई विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत को जो किसी भारतीय पत्तन में अपने आगमन के पहले पत्तन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर परिवर्तित होता है, तब कि किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी जब तक वह भारतीय तट पर यात्रा करता है। (ii) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय नौचालन विनिर्दिष्ट अवधि के लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित किया जा सकता है।
	(ख)	<u>रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों की उगाही के लिए मानक</u> (i) ऐसे किसी परिवर्तन के मामले में, लड़ान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों की लदाई शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी। (ii) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल पोत द्वारा तटीय कार्गो अंतिम भारतीय पत्तन पर उतराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, इसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी। (iii) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।

		<p>(iv) पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और पश्चिम तट पर दूसरे भारतीय पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहनित तटीय माल, श्री लंका के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से पोत द्वारा, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के बदलाव के बिना और बीच में श्रीलंका में किसी पत्तन पर आने वाला अथवा नहीं, पोत संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होगा।</p> <p>(v) पूर्व तट पर भारतीय पत्तन और भारत में नदी पत्तन के बीच अथवा विलोमतः परिवहनित तटीय माल, बंगलादेश के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से पोत द्वारा, केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड की अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार पोत के बदलाव के बिना पोत संबंधित प्रभारों में रियायत के लिए पात्र होगा।</p> <p>(vi) (क) भारत-बंगलादेश तटीय शिपिंग अनुबंध (नीचे दिया गया) के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के खंड 6 के अनुसार, भारत और बंगलादेश के बीच तटीय शिपिंग अनुबंध के अधीन भारत और बंगलादेश में प्रवेश करने वाले पोत विदेशगामी (एफजी) पोत नहीं माने जाते हैं।</p> <p>(ख) पत्तन और अन्य प्रभार : :</p> <p>(i) दो देशों और अंतर देशीय ट्रेड में लगे के बीच तटीय शिपिंग अनुबंध के अधीन भारत में बंगलादेश गणराज्य के पोतों के प्रवेश पर महापत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाने वाली पत्तन देयताएं तटीय शिपिंग में और विदेशगामी (एफजी) पोतों के रूप में नहीं, में विनियुक्त घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा।</p> <p>(ii) महापत्तन न्यास तटीय पोतों से उन प्रभारित के बराबर संरक्षणता, पाइलटज तथा अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए लेवी प्रभार बंगलादेश गणतंत्र के पोतों पर भी होगा। ये प्रभार तटीय शिपिंग में विनियुक्त तटीय पोत पर यथा लागू पोतों की कार्गो परिवहन क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किए जाएंगे।</p> <p><b>टिप्पणी:</b></p> <p>1) उपर्युक्त (iv) और (v) में निर्धारित प्रावधान आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 और संशोधन आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-बीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में निर्धारित प्रावधानों के अनुपालन के अधीन है।</p> <p>2) ऊपर (vi) में निर्धारित प्रावधान भारतीय-बंगलादेश तटीय शिपिंग अनुबंध के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) द्वारा शासित किए जाएंगे।</p>
	(xvi)	सभी प्रकार के कार्गो के लिए, कार्गो संबंधी प्रभारों की उगाही कन्साइनमेंट के कुल समग्र भार पर की जाएगी
	(xvii)	प्रभारों के लगाने हेतु, पोतवणिक के अपने कंटेनर, मरीन, फ्रेट कंटेनरों के सममूल्य पर होंगे
	(xviii)	केओपीटी को आरोप्य समीचीन स्तर से परे विलंब होने पर प्रयोगकर्ताओं को कोई प्रभार देना अपेक्षित नहीं होगा
	(xix)	<p>(क) जहां कहीं अधिसूचित दरमानों में सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है तो केओपीटी उक्त नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए प्रशुल्क और निष्पादन मानकों, यदि कोई हो, अन्य महापत्तन न्यासों में तुलनात्मक कार्गो/उपस्कर/सेवा, यदि कोई हो, को अपनाते हुए प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्राधिकरण को संपर्क करेगा। यदि अन्य किसी महापत्तन न्यास में दर उपलब्ध नहीं है अथवा यदि उपलब्ध दर प्रस्तावित एन कार्गो/सेवा/सुविधा का यथोचित प्रतिनिधित्व नहीं करती तब पत्तन कथित नए कार्गो/उपस्कर/सेवा के लिए 2008 के दिशानिर्देशों को सिद्धांतों को अपनाते हुए निर्धारित इष्टतम क्षमता के संदर्भ से अथवा मूल्यांकित क्षमता अथवा तकनीकी विशिष्टियों/सुविधा/उपस्कर के आधार पर प्रशुल्क की अधिसूचना के लिए प्रस्ताव दायर करेगा। यदि प्रशुल्क का निर्धारण उक्त निर्धारित विकल्पों के आधार पर संभव नहीं होता है तब केओपीटी, पर्याप्त कारण देते हुए, लागत और 16% प्रतिफल सूत्र के आधार पर दरों का प्रस्ताव कर सकता है।</p> <p>(ख) साथ ही साथ प्रस्ताव के प्रस्तुत करने पर प्रस्तावित दर की उगाही दर की अधिसूचना अंतिम रूप से किए जाने तक तदर्थ आधार पर की जाएगी।</p> <p>(ग) अंतरिम अवधि में परिचालन की जाने वाली तदर्थ दर और लागू किये जाने वाले निष्पादन मानक ऊपर खंड (क) पर आधारित होनी चाहिए और इस पर प्रयोक्ताओं से परामर्श लिया जाना चाहिए।</p> <p>(घ) नई कार्गो/सेवा के लिए जिसके लिए केओपीटी के दरमानों में निर्धारण नहीं किया गया है। प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अंतिम दर सामान्यतया उत्तर व्यापी प्रभावी से लागू होगी। तदर्थ रूप से अपनाई गई अंतरिम दर तभी मान्य होगी अगर इसे अतिशय पाया जाय तो पूर्वप्रभावी रूप से कुछ नियमन अपेक्षित होंगे।</p>
	(xx)	<p>(क) इन दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की है इसी प्रकार छूट तथा रियायत निम्न स्तर की हैं। केओपीटी, अगर चाहे तो, निम्न दर प्रभारित कर सकता है तथा/या उच्च दर पर छूट तथा रियायत दे सकता है।</p> <p>(ख) केओपीटी, अगर चाहे तो निर्धारित दरमानों में निर्धारित लागू सोपाधिकताओं को बुद्धिसंगत व्याख्या प्रस्तुत कर सकता है यदि ऐसी बुद्धिसंगत व्याख्या से प्रयोक्ताओं को दरमानों में निर्धारित यूनिट दर में राहत मिलती है और वे अधिकतम स्तर से इतर नहीं है।</p>

	(ग)	वशर्ते कि, केओपीटी को चाहिए कि जनता को ऐसी घटी हुई दरों की तथा/अथवा ऐसी दरों के लागू करने वाली सोपाधिकताओं की बुद्धिसंगता की अधिसूचना कर दे तथा ऐसी घटती हुई दरों के आगे होने वाले परिवर्तनों की अधिसूचना जनता को करता रहे तथा/या ऐसी दरों के उपयोग को नियमित करने की शर्तों के अध्वधीन वशर्ते कि निर्धारित नई दर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।																								
	(xxi)	कर, झूटी आदि जैसी राज्य अथवा केंद्र सरकार द्वारा अथवा किसी विधिक/संविधिक प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर उगाही जा सकती हैं, को अतिरिक्त रूप से देना होगा।																								
	(xxii)	पत्तनों से भीड़-भाड़ घटाने और निर्यातकों/आयातकों को नियमित घंटों से इतर पत्तन से सेवाओं को उपयोग करने को बढ़ावा देने के लिए, कार्गो और पोत संबंधी सेवाओं के लिए निम्न प्रभार उगाहे जाने चाहिए और साथ ही साथ नियमित घंटों के पश्चात् सेवाएं प्रदान करने के लिए विशेष छूट भी जानी चाहिए।																								
	(xxiii)	<div><div><b>वार्षिक वृद्धि (भाग-X के अंतर्गत निर्धारित दरमानों को छोड़कर)</b></div><div><div>(क)</div><div>दरमान (सिवा भाग – X दरमान) प्राधिकरण के द्वारा की जाने वाली वार्षिक सूचकांकन घोषणा डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन हैं। आगामी वार्षिक सूचकांकन 1 मई, 2020 को होगा वशर्ते केओपीटी दरमानों के साथ अधिसूचित निष्पादन मानकों को प्राप्त नहीं किए जाते, तो उस वर्ष विशेष में कोई सूचकांकन नहीं होगा। यदि कोई गोदी प्रणाली इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने में समर्थ होती है और अन्य नहीं करता है, तो गोदी प्रणाली जोकि इसके लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के लिए योग्य है और यह स्वचालित वार्षिक सूचकांकन के लिए पात्र है। यदि कोई गोदी प्रणाली एक गतिविधि से अधिक किसी के लिए बैचमार्क अर्जित करता है परंतु अन्य गतिविधियों के लिए निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के योग्य नहीं होता है, संबद्ध गोदी प्रणाली उस गतिविधि के स्वचालित वार्षिक सूचकांकन के लिए योग्य होगा जोकि कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने के योग्य है।</div></div><div><div>(ख)</div><div>पत्तन द्वारा इस प्राधिकरण अधिसूचित निष्पादन मानकों की तुलना में पत्तन द्वारा 1 जनवरी से 31 दिसंबर की अवधि में प्राप्त किए वार्षिक निष्पादन मानकों की घोषणा पत्तन द्वारा प्राप्त स्तर पर संबंधित प्रयोक्ताओं के साथ-साथ इस प्राधिकरण को कलेंडर वर्ष की समाप्ति से एक महीने के भीतर करनी होगी। यदि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित निष्पादन मानक पत्तन द्वारा प्राप्त कर लिए जाते हैं, तो पत्तन स्वतः ही इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर दरमानों को सूचकांकित करेगा और संगत वर्ष के 1 अप्रैल से दरमानों का सूचक लागू करेगा। केओपीटी द्वारा सूचकांकित दरमानों की सूचना पत्तन द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को की जाएगी।</div></div></div>																								
	(xxiv)	<div><div><b>निष्पादन मानक</b></div><div>केओपीटी दरमानों की वैधता के दौरान निम्नलिखित निष्पादन मानकों के बानाये रखने का प्रयास करेगा।</div><table><tr><td>1</td><td><b>कार्गो संबंधी सेवाएं</b></td><td><b>केडीएस</b></td><td><b>एचडीसी</b></td></tr><tr><td>(क)</td><td>औसत जहाज बर्थ दिवस उत्पादकता (टन में)</td><td>4,248</td><td>8,201</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)</td><td>21</td><td>21</td></tr><tr><td>2</td><td><b>पोत संबंधित सेवाएं</b></td><td></td><td></td></tr><tr><td>(क)</td><td>पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)</td><td>4.27</td><td>3.43</td></tr><tr><td>(ख)</td><td>पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)</td><td>0.60</td><td>1.58</td></tr></table></div>	1	<b>कार्गो संबंधी सेवाएं</b>	<b>केडीएस</b>	<b>एचडीसी</b>	(क)	औसत जहाज बर्थ दिवस उत्पादकता (टन में)	4,248	8,201	(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	21	21	2	<b>पोत संबंधित सेवाएं</b>			(क)	पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)	4.27	3.43	(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.60	1.58
1	<b>कार्गो संबंधी सेवाएं</b>	<b>केडीएस</b>	<b>एचडीसी</b>																							
(क)	औसत जहाज बर्थ दिवस उत्पादकता (टन में)	4,248	8,201																							
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	21	21																							
2	<b>पोत संबंधित सेवाएं</b>																									
(क)	पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में)	4.27	3.43																							
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)	0.60	1.58																							

## भाग - 1

## ब्रेक-बल्क तथा बल्क कार्गो पर प्रभार

एस 4	घाट शुल्क:	
एस 4.1	कोलकाता पत्तन न्यास के भीतर किसी स्थान पर उतारे/जहाज से भेजे गए विदेशी कार्गो पर घाट शुल्क की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जाएगी, सिवा जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो:-	
क्र. सं.	विवरण	प्रति टन दर रूपों में अथवा उसका हिस्सा (जब तक कि अन्य इकाई विनिर्दिष्ट न की गई हो)
पाइपलाइन के माध्यम से संचालित तरल/गैस		
1.	क्रूड ऑयल	110.26
2	अमोनिया; एविएशन टरबाइन फ्यूल; लुब्रिकेटिंग आयल; फरनेस ऑयल; सुपिरियर केरोसिन ऑयल; मोटर स्पिरिट; पेरैक्सलिन; स्लेक जहाज का बंकर वैक्स अथवा पी ओएल/पीओएल	110.26

	उत्पाद और अन्य कोई तरल/गैस जिसका फ्लैश प्वाइंट 23° से. (73.4° फा) अथवा इससे अधिक हो यदि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो, जहाज का बंकर	
3.	पीओएल/पीओएल उत्पाद अथवा अन्य कोई तरल/गैस जिसका फ्लैश प्वाइंट 23° से.(73.4° फा) से कम हो तथा यदि अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो; (क) प्रति वित्तीय वर्ष में 50000 टन तक मात्रा तक (ख) प्रति वित्तीय वर्ष में 50000 टन के ऊपर संचालित क्रमशः वृद्धिगामी मात्रा पर	155.93 118.50
4.	नैफ्था, एलपीजी; बुटाडिन, बूटेन, बुटीन, बेंजीन, पाई गैस, प्रोपेन, हेक्सेन तथा एन-हेक्सेन; सीबीएफएस, रिफॉरमेट	118.50
5.	एथलीन ग्लाइकोल, एमईजी (मोनो-एथलीन ग्लाइकोल), डाइ-एथिलिन ग्लाइकोल, एथिल हेक्सानोल; मिथाइल अल्कोहल; पाम स्टेरिन, एसिड, फैटी एसिड, खनिज तेल, टैलो, अल्कोहल; इथर, कास्टिक सोडा	89.19
6.	वनस्पति तेल	68.61
7.	सीरा	41.16
<b>पाइप लाइन के माध्यम के अलावा प्रहस्तित तरल</b>		
8.	जहाज के बंकर समेत सभी तरल	110.26
<b>अभियांत्रिकी प्रणाली माध्यम से प्रहस्तित कार्गो</b>		
9.	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य प्रकार	59.28
10.	थर्मल कोयला	82.50
11.	विनिर्दिष्ट नहीं किए गए कोयले के सभी प्रकार, उर्वरक; उर्वरक कच्चा माल; सोडा राख तथा अन्य सभी शुष्क बल्क	165.00
<b>यांत्रिक प्रणाली के माध्यम के अलावा प्रहस्तित कार्गो</b>		
12.	नमक, फ्लाई ऐश, रेत	29.65
13.	लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य प्रकार	29.65
14.	लाइमस्टोन, कोकिंग कोल; पेट्रोलियम कोक; बाक्साइट; मैगनीज अयस्क; सभी प्रकार के वे कोल/कोक/अयस्क जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हों; स्पंज आयरन; पिग आयरन; सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हों;	59.28
15.	गेंहू, चावल, दलहन, मटर, रैपसीड, अनाज तथा उनके उत्पाद, बल्गर गेंहू, कॉर्न सोया ब्लेंड, दूध पाउडर, सभी प्रकार के बीज, चीनी (कच्ची और रिफाइन दोनों); ब्रान; मिश्रित कोक, न्यूज प्रिंट; स्लैग; सीमेंट, क्लिंकर	74.10
16.	मैग्नेसाइट, ग्रेनाइट, सभी प्रकार के स्क्रेप, ऑयल केक, बोन व बोन मील, माइका ब्लॉक/फ्लेक/स्पिटिंग/अपशिष्ट/कूड़ा-करकट/पावडर, जिंक एल्यूमीनियम/ कॉपर/ लीड, के इन्गॉट को छोड़कर सभी प्रकार का नॉन फेरस मेटल; अमोनियम सल्फेट; अमोनियम नाइट्रेट; लीड कन्सन्ट्रेट; प्लाइवुड; फायर ब्रिक तथा अन्य रिफ्रेक्टरी माल; सीआई माल; सोडा (कास्टिक या एश),  रॉक फॉस्फेट, सल्फर तथा अन्य उर्वरक कच्चा माल;  पोटाश मुरेट (एमओपी), डाइ-अमोनियम फास्फेट (डीएपी), यूरिया तथा अन्य तैयार उर्वरक। एस्फैल्ट पिच (कोल तार पिच सहित) विटुमेन; कार्बन ब्लैक;  स्पेयर वैग; जूट, गिनी, जूट उत्पाद/कूड़ा-करकट/केडुीज/टविस्ट/कटिंग्स, हेम्प, वनस्पति रेशे; कच्ची ऊन; एसबिस्टॉस कच्चा माल/फाइबर, सिंथेटिक रजिंग/यार्न/रिंग, एस्वेस्टॉस रॉ/फाइबर, सूती टुकड़ों का माल, रद्दी कागज, लकड़ी का गुद्दा, शेलैक, सीडलैक, ग्लास शीट, ग्लास	103.74



	वेयर/उत्पाद, पोसेलेन वेयर/उत्पाद, हाइड्रस तथा स्किन, हॉजरी माल; गारमेंट; चमड़ा और इसके उत्पाद;  जहाज का स्टोर, डनेर्ज,  सभी प्रकार का अन्य कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हैं परन्तु वैगों में प्रहस्तित किया जाता है।	
17.	लोहा तथा इस्पात, पाइप तथा ट्यूब	88.91
18.	लॉग, टिम्बर, वेनीर	155.60 प्रति सीवीएम अथवा उसका भाग
19.	कार, रबड़ के टायर वाले कोई वाहन, कार्गो संचलन उपकरण, भूमि संचलन उपकरण,	5927.65 प्रति इकाई
20	परियोजना कार्गो, परियोजना उपस्कर, मशीनरी तथा पुर्जे सहित उपर्युक्त में अशामिल सभी अन्य कार्गो	304.92

**टिप्पणी:**

(1) एस.4.1 क्रम सं. 3 (ख) में विनिर्दिष्ट निम्नतर दर स्वीकृति की जाएगी और यह वित्तीय वर्ष की समाप्ति के बाद आयातक/निर्यातक द्वारा किए गए दावे पर ही धन-वापसी द्वारा की जाएगी। प्रत्येक गोदी प्रणाली के लिए इसकी अलग-अलग गणना की जाएगी ऐसा करते समय दूसरी गोदी प्रणाली में प्रहस्तित मात्रा पर विचार नहीं किया जाएगा। किए गए दावे के साथ परिमाण पोतवार प्रहस्तन तथा भुगतान का ब्यौरा प्रस्तुत करना होगा।

(2) अपनी प्रथम यात्रा पर पत्तन में आने वाले पोत, जिसे सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन के लिए आयात सामान्य मालसूची अथवा निर्यात सामान्य मालसूची में यथा घोषित कार्गो, को कार्गो नहीं समझा जायेगा और ऐसे यदि ऐसा पोत अपने स्वयं की वाष्पशक्ति पत्तन में आता है और अपनी वाष्पशक्ति से ही पत्तन से बाहर जाता है तो ऐसे पोत से घाटशुल्क नहीं उगाहा जायेगा।

एस.4.2	कोलकाता पत्तन न्यास के भीतर सामुद्रिक कार्गो के/किसी स्थान से उतरने/चलने पर घाट शुल्क की उगाही जहाँ अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो निम्नलिखित दरों पर की जाएगी:-		
क्र.सं.	विवरण	दरें रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग	
1	कूड ऑयल, पीओएल तथा पीओएल उत्पाद, थर्मल कोयला, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पेलेट्स	एस.4.1 में विनिर्दिष्ट विदेशी कार्गो हेतु दरों के समान	
2	अन्य सभी कार्गो	एस.4.1 में विनिर्दिष्ट विदेशी कार्गो हेतु दरों के 60%	
एस.4.3	क) बर्थ पर संचालित दूसरे जहाज पर लादने वाले कार्गो हेतु अवतरण के लिए प्रयोज्य दर का 75% घाट शुल्क अदायगी योग्य होगा तथा अनुवर्ती शिपमेंट के लिए प्रयोज्य दर का 75% अदायगी योग्य होगा। प्रयोज्य दरें वही होंगी जो एस. 4.1 अथवा एस. 4.2 में विनिर्दिष्ट की गई हैं यह इस बात पर निर्भर करेगा कि एस. 2. के अंतर्गत दी गई परिभाषा के अनुसार डिस्चार्ज/शिपमेंट के समय यह विदेशी है या सामुद्रिक है। ख) सैंडहेड/वास्तविक जेटी/किसी दूसरे लंगरगाह प्वाइंट/मूरिंग में संचालित ट्रांसशिपमेंट कार्गो हेतु प्रति टन या उसके भाग पर रु. 35.57 घाट शुल्क की उगाही की जाएगी भले ही कार्गो की प्रकृति व विवरण कैसा भी हो।		
एस.4.4	सैंडहेड/वास्तविक जेटी/किसी दूसरे लंगरगाह प्वाइंट/मूरिंग में डिस्चार्ज किए गए कूड ऑयल/पीओएल/पीओएल उत्पाद हेतु, शिपमेंट के मामले में बर्थ पर या इसके विपरीत उतरने के लिए केवल एक संपूर्ण घाट शुल्क की उगाही की जाएगी, भले ही कार्गो परिचालन दोनों गोदी प्रणालियों पर किया जाता हो। ऐसे मामलों में प्रत्येक गोदी प्रणाली प्रयोज्य घाट शुल्क के 50% की उगाही करेगी।		
एस 4.5	सैंडहेड/वास्तविक जेटी/किसी दूसरे लंगरगाह प्वाइंट/मूरिंग में कार्गो के डिस्चार्ज/शिपमेंट हेतु एस. 4.3 (ख) अथवा एस.4.4 में विनिर्दिष्ट कार्गो को छोड़कर घाट शुल्क की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जाएगी:		
	प्रचालन का विवरण	सागर/सैंडहैड/वर्चुयल जेटी/अन्य कोई लंगरगाह स्थल/मूरिंग	जेटी/किडीएस/एचडीसी की बर्थ पर उगाही योग्य प्रभार
	(i)	(ii)	(iii)
	क) एचडीसी में बर्थ सं. 18 (ओ) के फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधाएं अपस्ट्रीम पर सैंडहैड/वर्चुयल जेटी/अन्य कोई लंगरगाह स्थल/मूरिंग पर शुष्क बल्क कार्गो की उतरायी और फ्लौटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं पर अनुवर्ती उतराई के लिए आगे बढ़ना अथवा विलोमतः	एस 4.1 और एस 4.2 में विनिर्दिष्ट घाट शुल्क दर का 25 प्रतिशत	एस 4.12 में यथा-विनिर्दिष्ट समेकित दर का 100 प्रतिशत

	ख) शुष्क बल्क कार्गो और सभी अन्य कार्गो, यदि सैंडहैड/वर्चुअल जेटी/किसी अन्य लंगरगाह स्थल पर उतारा जाता है और केओपीटी की किसी जेटी/बर्थ पर अनुवर्ती उतराई (एचडीसी में बर्थ सं. 18 (ओ) फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधाएं अपस्ट्रीम से इतर) अथवा विलोमतः अनुवर्ती उतराई के लिए प्रस्थान करता है।		
	i) लौह अयस्क, लौह अयस्क पेलेट्स,	एस 4.1 और एस 4.2 में विनिर्दिष्ट घाटशुल्क पर का 90 प्रतिशत	7.40
	ii) लौह अयस्कर, लौह अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर	एस 4.1 और एस 4.2 में विनिर्दिष्ट घाटशुल्क पर का 90 प्रतिशत	29.65
	ग) शुष्क बल्क कार्गो और अन्य सभी कार्गो, यदि सैंडहैड/वर्चुअल जेटी/अन्य कोई लंगरगाह स्थल पर उतारा जाता है और तत्पश्चात् उतरायी के लिए किसी घोषित आईवीडब्ल्यू के लिए जाता है अथवा इसके विपरीत	एस 4.1 और एस 4.2 में विनिर्दिष्ट घाटशुल्क पर का 90 प्रतिशत	7.40
एस.4.6	आईडब्ल्यूटी पर पोर्ट के अपने किसी बर्थ/जेटी/घोषित अंतर्देशीय पोत कार्गो पर चढ़ाने/उतारने वाले कार्गो पर घाट-शुल्क की वसूली निम्नलिखित दरों पर की जाएगी:		
	क्रम सं.	परिचालन का स्थान	दरें रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग
	1.	समुद्रगामी पोत के प्रहस्तन हेतु बर्थ/जेटी	एस.4.1 में यथा-विनिर्दिष्ट घाटशुल्क का 75 %
	2	केओपीटी के घोषित अंतर्देशीय पोत घाट	
	क)	फ्लाई ऐश	14.82
	ख)	अन्य सभी कार्गो	29.65
एस.4.7	क) जब तक अन्यथा विनिर्दिष्ट न किया गया हो इन दरमानों में कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा अपनी-अपनी प्रणालियों के भीतर घाट-शुल्क की उगाही की जाएगी। ख) पोत से कार्गो की ओवरसाइड उतराई के मामले में, एस.4.1. अथवा एस.4.2. के अनुसार घाटशुल्क, जैसी भी स्थिति हो, वसूल किया जाएगा। समान गोदी प्रणाली में बर्थ पर उक्त कार्गो की अनुवर्ती उतराई के लिए, एस.4.1. अथवा एस.4.2. के अधीन दी गई दर का 50 प्रतिशत, जैसी भी स्थिति हो, उपर्युक्त के अतिरिक्त वसूल किया जा सकता है।		
एस.4.8	यदि कार्गो लंगरगाहों पर एक से अधिक बार उतारा/लादा जाता है तो एस.4.1 और एस 4.2 में विनिर्दिष्ट में विनिर्दिष्ट दरों का 150 प्रतिशत उगाहा जायेगा। चाहे विभिन्न लंगरगाहों पर प्रहस्तन की संख्या चाहे कुछ भी क्यों न हो। इसके अतिरिक्त, यदि ऐसा किसी कार्गो की बार्ज/नौका/फ्लैट अथवा अन्य किसी पोत द्वारा पत्तन से संबंधित किसी बर्थ/जेटी/घोषित अंतर्देशीय पोत घाटा उतरायी/लदान के लिए ढुलाई की जाती है तो ऐसे उतरायी/लदान के लिए कालम (iii) के अंतर्गत एस 4.5 के अनुसार, दरें केओपीटी के जेटी/बर्थ के प्रहस्तन के प्रति विनिर्दिष्ट दरों पर उगाही जायेगी।		
एस.4.9	ऐसे बंद कार्गो/स्टॉक कार्गो जो पत्तन परिसर से वापस ले लिए गए हों, 50% घाट-शुल्क की अदायगी की जाएगी। इसके साथ-साथ कार्गो के संचालन हेतु अगर पत्तन द्वारा श्रमिक तथा/या उपकरणों की आपूर्ति की जाती है तो ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार तथा/या शोर प्रहस्तन प्रभार की उगाही, जैसा मामला हो, उस अनुसार की जाएगी। अगर इसे बाद में पत्तन परिसर से हटाए बिना चलाया जाएगा तो बंद कार्गो पर कोई अतिरिक्त घाट-शुल्क नहीं लगाया जाएगा।		
एस.4.10	कुछ परिचालनगत कारण से अगर कोई कार्गो किसी पोत से उतारा जाता है जो कि उसी पोत द्वारा अनुवर्ती शिपमेंट के लिए उतारा जाता है तो प्रति टन रु. 148.19 की दर से या उसका आंशिक समेकित घाट-शुल्क की उगाही की जाएगी।		
एस.4.11	एचडीसी तथा केडीएस के बीच या किसी अन्य प्वाइंट से केडीएस/एचडीसी या इसके विपरीत तक, पाइप लाइन से होते हुए तरल कार्गो के अंतरण पर जहाँ यह अंतरित किया जाए उस गोदी प्रणाली पर घाट शुल्क के 50% की उगाही की जाएगी।		
एस.4.12	<b>एचडीसी में बर्थ सं. 19 (ओ) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:</b> समेकित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में फ्लोटिंग क्रेन और कन्वेयर प्रणाली के प्रयोग द्वारा अंतरिम भंडारण स्थानांतरण के लिए बार्ज, बोर्ड पर पे लोडर उपलब्ध करवाना, अंतरिम भंडार में अनुवर्ती लदाई तथा गोदी के भीतर भंडारण यार्ड में अंतरिम भंडारण से स्थानांतरण और उसपर कार्गो की उतराई।		

	एस.4.1.14 के अधीन वर्गीकृत कार्गो	एस.4.1.15 के अधीन वर्गीकृत कार्गो	एस.4.1.16 के अधीन वर्गीकृत कार्गो
	258.01	272.83	302.47
<b>टिप्पणी:</b>			
i) ताप कोयला से इतर सभी तटीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स और शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य प्रकार, उपर्युक्त दर का 60 प्रतिशत लागू होगा।			
ii) 4.12 और 6.4 में उल्लिखित प्रभारों के सिवाय एचडीसी में वर्थ सं. 19 (ओ) में प्रहस्तन के लिए अन्य कार्गो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।			
एस.5	<b>बोर्ड पर प्रहस्तन प्रभार:</b>		
एस.5.1	बोर्ड पर विदेशी कार्गो के प्रहस्तन हेतु के उतारने/चढ़ाने (उपस्कर सेवाओं के अतिरिक्त) के परिचालन हेतु पोत एजेंटों या आयातकों/निर्यातकों या उनके क्लीयरिंग फॉरवर्डिंग एजेंट/हैंडलिंग एजेंटों पर प्रभारों की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जाएगी:		
क्रम सं.	विवरण	दर रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग, जब तक कि अन्य इकाई विनिर्दिष्ट नहीं की जाती है	
1	कोकिंग कोयला ऐसे सभी प्रकार के कोयले, कोक तथा अयस्क, लाइमस्टोन, अन्य शुष्क बल्क कार्गो जो विनिर्दिष्ट न किए गए हों, और जो ग्रेव/मैग्नेट के प्रयोग द्वारा उतारे/चढ़ाये गए हों;	44.45	
2	लोहा एवं स्टील; पाइप तथा ट्यूब;	118.55	
3	बैगों या ड्रमों में प्रहस्तित सभी प्रकार के कार्गो	51.87	
4	लॉग; टिम्बर; विनियर ;	37.05 प्रति सीबीएम	
5	कार, रबर टायरवाले अन्य वाहन, कार्गो अपसारक उपकरण या भू अपसारक उपकरण जब उन्हें स्लिंग की सहायता से वाहित/पोतवाहित किया गया हो।	74.10 प्रति इकाई	
6	ऊपर क्र.सं. 1,2,3, 4, एवं 5 के अधीन अविनिर्दिष्ट सभी अन्य कार्गो	165.00	
एस.5.2	कोलकाता पत्तन न्यास में किसी भी स्थान पर /से वहित/ परिवहन तटीय कार्गो पर ऑन-बोर्ड प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित दरों पर उगाहे जायेंगे, सिवा जहां अनयथा विनिर्दिष्ट हों:-		
क्र.सं.	विवरण	दरें रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग	
1	कूड तेल, पीओएल और पीओएल उत्पाद, ताप कोयला, <b>लौह अयस्क और लौह अयस्क पैलेटस</b>	एस 5.1. में निर्दिष्ट विदेशी कार्गो की दरों के समान।	
2	अन्य सभी कार्गो	एस 5.1. में निर्दिष्ट विदेशी कार्गो की दरों के 60% पर	
<b>खंड 5 के लिए नोट :</b>			
(i)	पाईपलाइन द्वारा या मेकनिकल प्रणाली से कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट प्रशुल्क की उगाही किए जाने की स्थिति में कोई ऑन बोर्ड कार्गो हैंडलिंग प्रभार नहीं लिया जाता है क्योंकि ऐसे पोत के लिए केओपीटी ऑन-बोर्ड श्रम/उपस्कर मुहैया नहीं कराता है।		
(ii)	घाट से नहीं गुजरते हुए ऑन बोर्ड कार्गो के लिए प्रयोज्य ऑन बोर्ड प्रहस्तन प्रभार का 1.5 गुणा प्रभार लिया जाएगा।		
एस.6	<b>तट प्रहस्तन प्रभार :</b>		
एस.6.1	विदेशी कार्गो से तट प्रहस्तन प्रभार निम्नलिखित दरों पर उगाहा जायेगा:		
	क्र.सं.	विवरण	दरें रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग
			कार्गो का हुक प्वाईंट से/ तक भंडारण प्वाईंट तक से अंतरण निहित तट प्रहस्तन सेवा (जिसमें आयात के लिए हुब प्वाईंट पर लदायी और भंडारण प्वाईंट पर उतरायी और निर्यात के लिए भंडारण प्वाईंट पर लदायी और हुक प्वाईंट पर उतरायी शामिल है।
	(i)	(ii)	(iii)
			सुपुर्दगी के लिए भंडारण स्थान पर लदायी प्राप्ति के दौरान भंडारण स्थान पर उतरायी निहित, तट प्रहस्तन सेवा
	1.	थैलाबंद कार्गो या पैकेज (जहाँ प्रहस्तन, यथावश्यक, हाथगाड़ी का उपयोग करते हुए पूर्णतः दस्ती तौर पर किया जाता है)	24.82
			12.22

	2.	लौह तथा स्टील; पाइप और ट्यूबें;	119.15	58.69
	3.	अन्य सभी ब्रेक बल्क कार्गो जिनके लिए अन्यथा दर निर्धारित नहीं की गई है - (प्रति पैकेज या इकाई वजन)		
		i) 5 टन से कम तक	39.72	19.56
		ii) 5 टन से 10 टन से कम तक	74.47	36.67
		iii) 10 टन से 20 टन से कम तक	148.93	73.36
		iv) 20 टन से 40 टन से कम तक	198.57	97.80
		v) 40 टन एवं उससे अधिक	397.16	195.61
	4.	i) वैगन टिप्लर द्वारा थर्मल कोल वैगन की टिप्लिंग		82.50
		ii) थर्मल कोल वैगन की मैनुअल अनलोडिंग -		44.45
		iii) थर्मल कोल (मेकनिकल पद्धति से भिन्न) का अंतरण, अनलोडिंग पॉइंट से स्टैक पॉइंट, अनलोडिंग पॉइंट पर लोडिंग तथा स्टैक पॉइंट पर अनलोडिंग सहित।	88.91	
		iv) थर्मल कोल (मेकनिकल पद्धति से भिन्न) का अंतरण, स्टैक पॉइंट/अनलोडिंग पॉइंट से हुक पॉइंट, स्टैक पॉइंट/ अनलोडिंग पॉइंट पर लोडिंग एवं हुक पॉइंट तथा वेसल फीडिंग के लिए कार्गो के हिपिंग पर अनलोडिंग सहित।	88.91	
	5.	i) वैगन टिप्लर द्वारा शुष्क बल्क मोड वैगन में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य रूप और लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स की टिप्लिंग		82.50
		ii) लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स और और वैगन से शुष्क बल्क मोड में प्रहस्तित लौह अयस्क के सभी अन्य प्रकार की मैनुअल उतराई		59.28
		iii) उतराई स्थल पर लदाई और स्टैक स्थल पर उतराई सहित उतराई स्थल से स्टैक स्थल तक लौह अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाएं, लौह अयस्क लम्प्स, लौह अयस्क फाइन्स तथा शुष्क बल्क मोड (अभियांत्रिक प्रणाली से इतर माध्यम) स्थानांतरण।	96.33	
		iv) लौह अयस्क (मेकनिकल पद्धति से भिन्न) का अंतरण, स्टैक पॉइंट / अनलोडिंग पॉइंट से हुक पॉइंट, स्टैक पॉइंट/ अनलोडिंग पॉइंट पर लोडिंग एवं हुक पॉइंट तथा वेसल फीडिंग के लिए कार्गो के हिपिंग पर अनलोडिंग सहित।	96.33	
	6.	सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो जो विनिर्दिष्ट नहीं किए गए हों (अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से उतारे गए कार्गो नौभारित/नौभारित किए जाने वाले से के		

		अलावा)  i) जब कार्गो बर्थ पर उतारा गया कार्गो उसी बर्थ के समर्पित भंडारण क्षेत्र में भंडारित किया जाता है और आखिरकार उक्त भंडारण क्षेत्र से सुपुर्द किया जाता है, अथवा विलोमतः (निर्यात के मामले में); तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा के अधीन उन कवर्ड स्थानों में अतिरिक्त लदाई/उतराई और/अथवा परिवहन की अपेक्षा किए बिना।  ii) जब बर्थ पर उतारा गया कार्गो समान बर्थ के समर्पित भंडारण क्षेत्र से इतर किसी क्षेत्र (गोदी के भीतर) में भंडारित किया जाता है, और आखिरकार उक्त भंडारण क्षेत्र से डिलीवर किया जाता है, अथवा विलोमतः (निर्यातों के मामले में); तट प्रहस्तन प्रभार की परिभाषा के अधीन उन कवर्ड स्थानों में अतिरिक्त लदाई/उतराई और/ अथवा परिवहन की अपेक्षा किए बिना।	89.36	44.01
			109.19	44.01
	7.	लॉग्स; टिम्बर; विनियर	39.72 प्रति सीबीएम	19.56 प्रतिसीबीएम
एस.6.2	तटीय कार्गो के लिए (कूड तैल, पीओएल एवं पीओएल उत्पाद, थर्मल कोल, लौह अयस्क एवं लौह अयस्क पेलेट्स को छोड़कर) एस.6.1 के कालम (iii) में निर्दिष्ट सेवाओं के लिए विदेशी कार्गो की दरों के 60% की दर पर प्रभार लिया जाएगा। तथापि, एस 6.1 के कालम (iv) के अंतर्गत निर्धारित सेवाओं के लिए तटीय कार्गो हेतु तट प्रहस्तन प्रभार विदेशी कार्गो के समान होगा।			
एस.6.3	शुष्क बल्क कार्गो के हीपिंग/उच्च हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए प्रभार			
	शुष्क बल्क कार्गो के हीपिंग/उच्च हीपिंग और/अथवा प्रेषण संबंधी सेवाओं के लिए प्रभारों की उगाही निम्नलिखित दरों पर की जायेगी:			
क्र.सं.	विवरण			दरें रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग
एस.6.3.1	एचडीसी स्थित भंडारण क्षेत्र/हुक पाईंट पर शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/उच्च हीपिंग			15.25 प्रति मी.ट.
एस.6.3.2	क)	एचडीसी की एमएचसी बर्थके माध्यम से प्रहस्तित रेल वाहित कार्गो के लिए सफाई, ट्रिमिंग, लेवल लगाने, लाइम स्प्रे और तुलाई सहित प्रेषण संबंधी सेवाएं		16.50 प्रति मी.ट.
	ख)	एचडीसी की एमएचसी बर्थ के माध्यम से सड़क मार्ग वाहित कार्गो के लिए प्रेषण संबंधी सेवाएं।		3.17 प्रति मी.ट.
एस.6.4	एचडीसी में बर्थ सं. 19 (ओ) में प्रहस्तित कार्गो का तट प्रहस्तन परिचालन: हिपिंग हाइ हिपिंग, डिलीवरी के लिए लदाई, प्रेषण संबंधित सेवाएं और सफाई तथा विलोमतः परंतु भारतोलन को छोड़कर, सहित रेल/रोड बंध कार्गो के लिए भंडारण यार्ड में सेवाओं के लिए समेकित प्रभार:			
	विवरण			[रु. प्रति मी.ट.]
एस.6.4.1	(क)	रेल बंध कार्गो के लिए		77.41
	(ख)	रोड बंध कार्गो के लिए		64.08
टिप्पणी: यदि भारतोलन सेवा उपलब्ध करवाई जाती है, एस.16.1.6 के अनुसार दर अतिरिक्त वसूल की जाएगी।				
खंड 6 के लिए टिप्पणी।				
i)	जहां पत्तन द्वारा सेवाएं प्रदान नहीं की जाती कोई तट प्रहस्तन प्रभार उगाह नहीं जायेगा।			
ii)	थर्मल कोयला वैगन की दस्ती उतरायी और अथवा दस्ती लदान पत्तन के विकल्प पर किये जाने के मामले में, एस 6.1 के क्र.सं. 4 (ii), (iii) एवं (iv) में निर्दिष्ट दरों में 30% की रियायत अनुज्ञेय होगी।			
एस.7	कार्गो पर विलंब शुल्क :			
एस.7.1	आयात कार्गो (कंटेनरयुक्त कार्गो को छोड़कर) पर निशुल्क अवधि की छूट देने के बाद विलंब शुल्क निम्नलिखित दर पर प्रभारित किया जाएगा :-			
क्र.सं.	विवरण			विलंबशुल्क-मुक्त अवधि
1.	जोखिम – 1 कार्गो			उतराई की वास्तविक तारीख
2.	क्र. सं. 1, 3 एवं 4 में उल्लिखित को छोड़कर अन्य सभी कार्गो			पोत/बार्ज से उतारे जा रहे कार्गो से

क्र.सं.	विवरण	अंतिम उतरायी के 3 दिन बाद तक
3.	सुपुर्दगी के लिए पत्तन के उपकरण का उपयोग करने वाले गैर-जोखिम कार्गो; नेपाल और भूटान के लिए गैर-जोखिमी कार्गो;	पोत/वार्ज से उतारे जा रहे कार्गो से अंतिम उतरायी के 6 दिन बाद तक
4.	मिशनरीज ऑफ चैरिटी, भारत सेवाश्रम संघ, रामकृष्ण मिशन, केयर, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी जैसे और अन्य एवं केन्द्र सरकार / राज्य सरकार तथा नेपाल, भूटान सरकार के सक्षम सरकारी प्राधिकारी या उनके स्थानीय कंसुलेट जनरल द्वारा प्रस्तुत प्रमाणपत्र के आधार पर कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट द्वारा समय-समय पर स्वीकृत अन्य स्वयंसेवी / राहत संस्थाओं द्वारा आयात किए जाने वाले कार्गो।	पोत/वार्ज से उतारे जा रहे कार्गो से अंतिम उतरायी के 30 दिन बाद तक
सेक्शन 7 के लिए नोट :		
i)	क) अंतिम उतराई की तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस दिन पोत घाट पर अपने आयातित माल की उतराई का काम समाप्त करता है। ख) ओवर-साइड डिसचार्ज तथा एंकरेज/मूरिंग/नावों/बजरों/फ्लैट्स/अन्य किसी पोत पर लदान के मामले में घाट पर ऐसे प्रत्येक नाव/बजरा/फ्लैट/अन्य किसी पोत में उतरायी पूरा होने की तारीख उस विशेष नाव/बजरा/फ्लैट/बिसल द्वारा लाए गए कार्गो की एलएलडी होगी। ग) तथापि, पोत से उतारे गए कार्गो के लिए, जब पोर्ट की ओर से बिना किसी गलती/ कारण से पोत में 24 घंटे से अधिक समय के लिए कार्गो ऑपरेशन का काम नहीं हो रहा हो, केओपीटी अन्य कोई एलएलडी घोषित कर सकता है। ऐसे मामलों में पोत के लिए एक से अधिक एलएलडी हो सकते हैं।	
ii)	निशुल्क अवधि की गणना के लिए कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टियों तथा/अथवा केओपीटी के गैर-कार्य दिवसों के बाद की जाती है। यदि रविवार को कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टी और केओपीटी का गैर-कार्य दिवस नहीं पड़ता है तो निशुल्क अवधि की गणना के लिए रविवार को छोड़ा नहीं जाता है। जब विलंब शुल्क लगना शुरू हो जाता है तो कस्टम द्वारा अधिसूचित छुट्टी और केओपीटी के गैर-कार्य दिवस के तहत कोई छूट नहीं दी जाती है।	
एस.7.2	आयात कार्गो (लॉग, टिम्बर और विनियर को छोड़कर) पर विलंब शुल्क मुक्त अवधि के समाप्त होने पर निम्नलिखित दरों से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा :-	
क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रु. में प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
		पहले 15 दिनों के लिए16वें दिन और उसके बाद
1.	जोखिम- I	212.06249.48
2.	अन्य सभी कार्गो	49.9074.84
एस.7.3	आयातित लॉग, टिम्बर, विनियर पर विलंब शुल्क मुक्त अवधि के समाप्त होने पर निम्नलिखित दरों से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा :-	
क्र.सं.	कार्गो का प्रकार	दर रु. में प्रति सीबीएम प्रतिदिन अथवा उसका भाग
		पहले 7 दिनों के लिए8वां से 14वां दिन15वां दिन और उससे आगे
1.	लॉग, टिम्बर, विनियर	7.4814.9722.45
एस.7.4	जोखिम -1 को छोड़कर, निर्यात / स्टॉक कार्गो पर कोई विलंब शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा यदि प्राप्ति के 15 दिन के भीतर कार्गो का लदान हो जाता है। तथापि, ऐसे कार्गो पर 16वें दिन से, प्राप्ति की तारीख से लेकर लदान की तारीख तक के लिए रु. 49.90 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा।	
एस.7.5	जोखिम-1 कोटि के निर्यात कार्गो केवल सीधे लदान के लिए स्वीकृत किए जाएंगे। यदि ऐसे कार्गो का लदान प्राप्ति की तारीख को नहीं होता है, प्राप्ति की तारीख के अगले दिन से लदान के दिन या पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु. 212.06 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा।	
एस.7.6	जोखिम -1 कार्गो को छोड़कर, शट आउट कार्गो/ स्टॉक पर कार्गो की प्राप्ति की तारीख से बिना लदान के पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु. 12.47 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा। यदि शट आउट कार्गो का लदान परवर्ती पोत द्वारा किया जाता है तो उपबंध एस.7.4 लागू होगा।	
एस.7.7	यदि कार्गो /वस्तु बतौर गैर-आयात, गैर- निर्यात या गैर-स्टॉक शिपमेंट के लिए प्राप्त होता है तो कार्गो की प्राप्ति की तारीख से पोर्ट परिसर से हटा लिए जाने के दिन तक के लिए रु. 49.90 प्रति टन प्रति सप्ताह या उसके अंश की दर से विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा।	
एस.7.8	अनिकास / कस्टम द्वारा जव्त किए गए कार्गो, नीलामी या टेंडर या निजी करार या अन्य किसी तरीके से बेचे गए कार्गो पर सुपुर्दगी के उपलब्ध होने के दिन के बाद 10 दिन का निशुल्क समय की स्वीकृति देकर एस.7.2 या एस.7.3 में यथानिर्दिष्ट दरों पर, जो भी स्थिति हो, विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा।	
एस.7.9	प्रयोक्ता द्वारा मांग किए जाने पर पत्तन के किन्हीं कारणों से केओपीटी कार्गो की आपूर्ति करने में सक्षम नहीं होता तो उतने दिनों के लिए कोई विलंब शुल्क प्रभारित नहीं किया जाएगा।	

एस.8	परिवहन :							
एस.8.1	यदि केओपीटी एस.2 (xix) के 'तट प्रहस्तन प्रभार' के अंतर्गत नहीं आनेवाले कार्गों के परिवहन (लोडिंग एवं/अथवा अनलोडिंग छोड़कर) की जिम्मेदारी लेता है तो कार्गों पर निम्नलिखित दरों पर प्रभार उगाहे जाएंगे:-							
क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग						
1.	केडीएस के एक डॉक के अंदर या डॉक के एचडीसी के भीतरी अंचल में	51.87						
2.	केडीएस के अंतर्गत एक डॉक के एनक्लोजर से केडीएस के दूसरे डॉक के एनक्लोजर तक	74.10						
एस.9	लदायी/उतरायी/रि-स्टैकिंग प्रभार							
एस.9.1	यदि केओपीटी एस.2(xix) के 'तट प्रहस्तन प्रभार' के अंतर्गत कवर नहीं किए गए लदायी/उतरायी/रि-स्टैकिंग की जिम्मेदारी लेता है तो कार्गों पर निम्नलिखित प्रभार उगाहे जाएंगे :-							
क्र.सं.	विवरण	दर रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग						
1.	1 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	29.65						
2.	1 टन या उससे अधिक लेकिन 10 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	59.28						
3.	10 टन या उससे अधिक लेकिन 20 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	74.10						
4.	20 टन या उससे अधिक लेकिन 40 टन से कम वजन का सामान / पैकेज	148.19						
5.	40 टन या उससे अधिक वजन का सामान / पैकेज	370.48						
6.	शुष्क बल्क कार्गो: वैगन से लदायी/उतरायी ट्रक अथवा डम्पर से लदायी/ उतरायी [अभियांत्रिकी प्रणाली से पोत पर लदान/ उतारे गए कार्गों को छोड़ कर]	62.89 40.25						
एस 9.1 के लिए टिप्पणी: बिना किसी श्रमिक अथवा उपस्कर की जरूरत के डम्परों से शुष्क कार्गों की उतरायी के लिए कोई प्रभार उगाहा नहीं जायेगा। तथापि, यदि किन्हीं कारणों से डम्पर से उतरायी के लिए श्रम और/अथवा उपस्कर की जरूरत पड़ती है एस 9.1.(6) के अंतर्गत प्रभार उगाहे जायेंगे।								
एस.9.2	मोबाइल हार्बर क्रेन प्रभार:							
एस.9.2.1	किसी भी एमएचसी बर्थ पर शुष्क बल्क कार्गों की उतरायी/लदान के लिए पोत पर आन-बोर्ड ग्रेवों और पे-लोडरों के साथ मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) का प्रयोग <b>टिप्पणी:</b> (क) उत्पादकता का परिकलन निम्नलिखित सूत्र द्वारा किया जायेगा: उत्पादकता = $\frac{\text{पोत से उतारा/लादा गया कुल कार्गो (टन में)}}{\text{पोत संचालन समय (घंटों में)}}$ x 24  पोत संचालन समय केओपीटी द्वारा निर्धारित किया जायेगा और कार्गों के लदान/उतरायी के लिए तैयार होने के समय से पोत के कार्य समाप्ति के समय तक परिकलित किया जायेगा। तथापि पोत पर कार्य के रुक जाने पर, जिसके लिए पत्तन जिम्मेदान नहीं है, ऐसे कार्य के रुकने के समय को एमएलपी की गणना के लिए पोत संचालन समय में से घंटा दिया जायेगा।  (ख) निर्धारित दो एमएचसी का प्रयोग करते हुए दर 20000 एमटी की उत्पादकता की न्यूनतम दर (एमएलपी) प्राप्त करने के लिए आधार दर है। (ग) यदि उत्पादकता एमएलपी से अधिक प्राप्त कर ली जाती है, तब प्रयोक्ता को एमएलपी से अतिरिक्त प्रहस्तित कार्गों पर आधार दर का अतिरिक्त 10% देना होगा। अतिरिक्त कार्गों जिस पर 10% अतिरिक्त उगाही की जाती है का परिकलन इस प्रकार किया जायेगा:- (कुल लदान/उतारा गया कार्गों) – एमएलपी X पोत संचालन समय <div>24</div> (घ) यदि एमएलपी से कम उत्पादकता प्राप्त की जाती है, तो निम्नलिखित दरें उगाही जायेंगी	दर रु. में प्रति टन अथवा उसका भाग  98.68						
<table><tr><td>जहाज की प्रतिदिन उत्पादकता प्रति पोत आधार पर वास्तव में उपलब्धि</td><td>आधार दर के % के रूप में संदेय राशि</td></tr><tr><td>18000 टन से 19999 टन तक</td><td>90%</td></tr><tr><td>16000 टन से 17999</td><td>80%</td></tr></table>			जहाज की प्रतिदिन उत्पादकता प्रति पोत आधार पर वास्तव में उपलब्धि	आधार दर के % के रूप में संदेय राशि	18000 टन से 19999 टन तक	90%	16000 टन से 17999	80%
जहाज की प्रतिदिन उत्पादकता प्रति पोत आधार पर वास्तव में उपलब्धि	आधार दर के % के रूप में संदेय राशि							
18000 टन से 19999 टन तक	90%							
16000 टन से 17999	80%							

	14000 टन से 15999	60%
	14000 टन से कम	40%

(ड) एक एमएचसी लगाये जाने के मामले में उत्पादकता का न्यूनतम स्तर (एमएलपी) 10000 एमटी प्रति दिन है। उच्च उत्पादकता प्राप्त करने पर लागू दर ऊपर टिप्पणी (ज) के अनुसार होगी। यदि उत्पादकता एमएलपी (10000 एमटी प्रति दिन) से कम है, तब निम्नलिखित दरें उगाही जायेंगी:

जहाज की प्रतिदिन उत्पादकता प्रति पोत आधार पर वास्तव में उपलब्धि	आधार दर के % के रूप में संदेय राशि
9000 से 9999 टन तक	90%
8000 से 8999 टन तक	80%
7000 से 7999 टन तक	60%
7000 टन से कम	40%

(च) यदि एमएचसी (यों) के, शुष्क कार्गो के अतिरिक्त, अन्य किसी कार्गो के प्रहस्तन के लिए लगाया जाता है, तो निर्धारित दरें बिना किसी एमएलपी के होंगी।

(छ) तापीय कोयले, लौह अयस्क, लौह अयस्क पैलेट्स को छोड़कर तटीय कार्गो के मामले में विनिर्दिष्ट दरों के 60% की दर पर प्रभार उगाहे जायेंगे।

एस.10	**छूट :**		
एस.10.1	एचडीसी में, निम्नलिखित मामलों में घाट शुल्क में छूट दी जाएगी :-		
	(क)	एचडीसी में एकल कॉल में पोत 25000 टन कोकिंग कोल/चूना पत्थर/उर्वरक /कच्चा माल लदान करता है तो 25000 टन से अधिक मात्रा के लिए घाट शुल्क में 10% की छूट दी जाएगी।	
	(ख)	यदि एक पोत एचडीसी में एकल कॉल में 25000 टन थर्मल कोयला से अधिक की लदाई करता है तो 25000 टनों से अधिक की मात्रा पर घाटशुल्क प्रभारों पर 10 प्रतिशत की छूट दी जाएगी।	
एस.10.2	केडीएस में आयातक/निर्यातक को उनके द्वारा केडीएस के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के आधार पर प्रत्येक कार्गो पर एक वित्तीय वर्ष के दौरान निम्नलिखित रूप से घाट शुल्क छूट दी जाएगी।		
कार्गो का प्रकार		प्रहस्तित टन भार	ग्राह्य घाट शुल्क पर छूट की प्रमात्रा
कोकिंग कोल, चीनी, दालें, गेहूँ, चावल, जूट एवं जूट उत्पाद, लौह एवं स्टील, लॉग, सल्फर, रॉक फास्फेट, तैयार उर्वरक, वनस्पति तेल, सीआई माल, एलपीजी		75000 टन तक	शून्य
75001 से 100000 टन	10%		
100000 टन से अधिक	15%		

एस.10 के लिए टिप्पणी:

i) एस.10.2 के अधीन उपर्युक्त रियायत अर्जित श्रुपट के समर्थन में आयातकों/निर्यातकों के समर्थन में आयातकों/निर्यातकों द्वारा दस्तावेज जमा करने पर प्रत्येक वित्तीय वर्ष के अंत में (अर्थात् 1 अप्रैल से 31 मार्च) घाटशुल्क की वापिसी के रूप में प्रदान की जाएगी।

ii) एस.10.1 और 10.2 के विरुद्ध रियायत लंगरगाहों/नदी मूरिंग/उतराई स्थलों पर प्रहस्तित कार्गो पर लागू नहीं होगी।

**भाग – II****कंटेनर एवं कंटेनरयुक्त कार्गो पर प्रभार**

एस.11	<b>कंटेनर के लिए कम्पोजिट बॉक्स दर</b>				
एस.11.1	घाट शुल्क तथा जहाज से तट तक अंतरण हेतु, बर्थ से यार्ड तक अंतरण, यार्ड पर उठाई एवं सुपुर्दगी के लिए अंतिम उठाई या इसके विपरीत हेतु बुनियादी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार को कवर करते हुए कंटेनर के लिए कम्पोजिट बॉक्स-दर निम्न प्रकार होगी:				
क्र.सं.	श्रेणी	दर रु. में प्रति टीईयू			
		केडीएस		एचडीसी	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	लदे कंटेनर – अत्यंत बड़े आकार वाले कंटेनर को छोड़कर	5276.69	3166.02	4580.46	2748.27
2.	अत्यंत बड़े आकार वाले लदे कंटेनर	6595.85	3957.51	5725.57	3435.34
3.	खाली कंटेनर	1798.59	1079.17	2175.71	1305.43



एस.11.2	घाट किराया तथा जहाज से तट तक अंतरण हेतु, बर्थ से यार्ड तक अंतरण, यार्ड पर उठाई एवं सुपुर्दगी के लिए अंतिम उठाई या इसके विपरीत हेतु बुनियादी कंटेनर प्रहस्तन प्रभार को कवर करते हुए सभी डब्ल्यूटी कंटेनर आईडब्ल्यूटी मोड से बंगलादेश, जाने वाले सहित, के लिए कम्पोजिट बॉक्स-दर निम्नप्रकार होगी :-		
क्र.सं.	श्रेणी	दर रु. में प्रति टीईयू	
		केडीएस	एचडीसी
1.	लदा कंटेनर – अत्यंत बड़े आकार वाले कंटेनर को छोड़कर	2638.35	2290.22
2.	अत्यंत बड़े आकार वाले लोड कंटेनर	3297.93	2862.78
3.	खाली कंटेनर	899.34	1087.86

<b>सुपुर्दगी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभार:</b>			
एस.11.3	सुपुर्दगी/प्राप्ति के दौरान यार्ड में लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ के लिए प्रभार सभी कंटेनरों पर निम्नलिखित दरों पर उगाहे जायेंगे:-		
क्र.सं.	श्रेणी	दर रु. में प्रति टीईयू	
1.	निर्धारित आकार से बड़े कंटेनरों को छोड़कर भरे/खाली कंटेनर	593.63	
2.	निर्धारित आकार से बड़े कंटेनर	742.03	

एस.12	<b>छूट:</b>		
एस.12.1	संमिश्रित बॉक्स दर के अंतर्गत पड़ने वाली कंटेनर लदाई-उतराई की कोई भी एक बुनियादी सेवा पत्तन द्वारा मुहैया न कराए जाने की अवस्था में पोत से तट पर स्थानांतरण हेतु पोत के केन के उपयोग, बर्थ और यार्ड के बीच लाने-ले जाने के लिए पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए ट्रेलर के उपयोग, यार्ड से उठाने और डिलेवरी के लिए यार्ड में रखने हेतु या विलोमतः पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए उपस्कर के उपयोग के लिए विदेशी कंटेनरों की संमिश्रित बॉक्स दर पर निम्नलिखित दरों की छूट की अनुमति दी जाएगी:		

सेवा का प्रकार		छूट की दर रु. में प्रति टीईयू			
		केडीएस		एचडीसी	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
क)	पोत पार्टी द्वारा किराये पर ली गई केन द्वारा पोत से तट पर अथवा प्रतिकूल स्थानांतरण के लिए।	961.90	366.93	845.86	427.27
ख)	पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए ट्रेलर द्वारा बर्थ और यार्ड के बीच लाने-ले जाने के लिए।	147.50	105.49	129.66	122.84
ग)	पार्टी द्वारा किराए पर लिए गए उपस्कर द्वारा उतराई/लदाई की प्रक्रिया के दौरान यार्ड में उतारने/चढ़ाने के लिए।	224.44	114.66	197.37	133.53

**एस.11 एवं 12 खंडों हेतु टिप्पणी**

(i)	नेपाल और भूटान को भेजे जाने वाले माल के आयात कंटेनर के मामले में क्र.11.1 विनिर्दिष्ट कंटेनर के लिए संमिश्रित बॉक्स-दर पर 10% छूट की अनुमति दी जाएगी।
(ii)	यदि शटआउट निर्यात लोड्स कंटेनर या पोत पर ले जाए जाने की जगह पोतलदान कागजात वगैर प्राप्त कंटेनर की सुपुर्दगी ली जाती है तो, प्रदान न की गई सेवा के लिए एस.12.1 के अंतर्गत दी जानेवाली छूट की अनुमति दी जाएगी जो एस.11.1 और एस.11.2 में निर्दिष्ट कुल संमिश्रित बॉक्स दरों का अधिकतम 60% होगी। इसके अलावा, किन्हीं अतिरिक्त प्रहस्तन सेवाओं के लिए, एस.14 पर यथा विनिर्दिष्ट प्रासंगिक प्रभार उगाहे जायेंगे।
(iii)	यदि कंटेनर में रखा गया निर्यात माल निकाला जाता है और ब्रेक-बल्क के रूप में उसकी सुपुर्दगी ली जाती है तो एस.4 में विनिर्दिष्ट घाट शुल्क का 50% उगाहा जाएगा। इसके अतिरिक्त उक्त माल और कंटेनर के लिए वास्तविक रूप में किए गए परिचालन के लिए उक्त कंटेनर पर अन्य सभी प्रभार लगाए जाएंगे।
(iv)	लंगरगाह आगम और उसके उपरांत कंटेनरों की डॉक पर उतराई या चढ़ाई के लिए एस.11.1 में विनिर्दिष्ट संमिश्रित बॉक्स दर केवल एक बार ली जाएगी जहां यह अंतिम बार उतारा गया है अथवा जहां से लदान आरंभ किया गया है।
(v)	तटीय कंटेनरों के मामले में विदेशी कंटेनरों के लिए छूट की दर एस.12.1 में विनिर्दिष्ट दरों का 60% होगी।
(vi)	आईडब्ल्यूटी कंटेनरों के मामले में, रियायत की दरें विदेशी कंटेनरों के लिए लागू उपर्युक्त एस.12.1 में विनिर्दिष्ट दरों के 50 प्रतिशत होंगी।
(vii)	क) समेकित बॉक्स दर उनकी प्रणाली के भीतर कंटेनर प्रचालन के लिए प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा अलग-अलग उगाही जाएगी, जबतक कि इस दरमान में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं किया जाता है। ख) पोत से/को कंटेनर की ओवरसाइड उतराई/भरण के मामले में, एस.11.1 के अनुसार समेकित बॉक्स दर प्रदत्त नहीं की गई सेवाओं के प्रति एस.12.1 के अधीन रियायतें स्वीकार करने के बाद वसूल की जाएंगी।

एस.13	पोतांतरण कंटेनर हेतु प्रभार					
एस.13.1	सामान्य पोतांतरण कंटेनर के मामले में निम्नलिखित दरों पर समेकित प्रभार लिया जाएगा :					
	क्र.सं.	विवरण	केडीएस		एचडीसी	
			लदे हुए (रु. प्रति टीईयू)	खाली (रु. प्रति टीईयू)	लदे हुए (रु. प्रति टीईयू)	खाली (रु. प्रति टीईयू)
	1.	पोतांतरण दरें, यदि दोनों लेग विदेशी हों	7915.03	2697.89	6870.68	3263.57
	2.	पोतांतरण दरें, यदि दोनों लेग तटीय हों	4749.02	1618.74	4122.40	1958.13
3.	पोतांतरण दरें, यदि एक लेग विदेशी और एक तटीय हो	6332.03	2158.32	5496.55	2610.86	
टिप्पणी:	(i)	उपर्युक्त दरों में घाट शुल्क, पोत से तट पर स्थानांतरण, यार्ड में उतराई सहित घाट से कंटेनर यार्ड तक परिवहन तथा इसके अनंतर यार्ड में चढ़ाने सहित कंटेनर यार्ड से घाट तथा तट से पोत पर स्थानांतरण शामिल है।				
	(ii)	यदि पत्तन द्वारा इनमें से कोई सेवा मुहैया नहीं कराई जाती है तो एस.12.1 में निर्दिष्ट छूट की दर का <b>75%</b> अनुमत होगा।				
	(iii)	अति आयातीय पोतांतरण कंटेनर के मामले में, दर सामान्य पोतांतरण कंटेनर के लिए दर का <b>1.25</b> गुना अधिक होगी।				
एस.14	कंटेनर/कंटेनर पोत को दी गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार					
एस.14.1	एस.11, एस. 12 एवं एस. 13 के अंतर्गत शामिल न की गई सेवाओं के लिए भरे/खाली कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर विविध प्रभार लिए जाएंगे:-					
क्र.सं.	सेवाएं				दर रु. में प्रति टीईयू	
1.	क) घाट हैड के रास्ता बोर्ड पर कंटेनरों का स्थानांतरण				केडीएस	916.09
					एचडीसी	962.68
	ख) घाट हैड के रास्ते के बिना बोर्ड पर कंटेनरों का स्थानांतरण जहां पत्तन लेबर तैनात की गई हो।					494.80
टिप्पणी:						
	i) पत्तन उपस्कर के उपयोग के लिए क्र.सं. 5 और 8 पर यथा विनिर्दिष्ट, जैसी भी स्थिति हो, वसूल किया जाएगा।					
	ii) इन मामलों में समेकित बॉक्स दर अलग से उगाही नहीं जाएगी।					
2.	परिवहन/परिचालन हेतु पत्तन ट्रेलर द्वारा कंटेनर का स्थानांतरण एस.11 और एस.13 के अंतर्गत किसी प्रभार में शामिल नहीं है -					
	क)	एक ही बर्थ/यार्ड के भीतर				412.90
	ख)	दो बर्थों/यार्डों के बीच				549.78
3.	रीफर कंटेनर को बिजली की आपूर्ति					392.70 प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग
4.	ट्रेलर/वैगन से/में उठाने/रखने या पत्तन उपस्कर द्वारा रिस्टैकिंग (ट्रेलर द्वारा परिवहन न किया जाना) एस.11 और एस.13 में वर्णित सेवाओं या एस.14 के अंतर्गत अन्य किसी सेवा में शामिल नहीं है।					494.80
5.	एस.11.1, एस.11.2, तथा एस.13.1 के अधीन शामिल सेवाओं से इतर, जलयान/बार्ज से तट उतराई अथवा विलोमत: अथवा किसी अन्य ऑन बोर्ड प्रचालन के लिए (हारबर मोबाइल क्रेन/रेल माउंटेड गैन्ट्री क्रेन/200 टन केन्टिलीवर क्रेन से इतर) पत्तन उपस्कर का प्रयोग।					659.74
6.	स्टफिंग/डि-स्टफिंग:					
	(i) जहाँ कंटेनर का भीतरी एवं बाहरी परिचालन पत्तन द्वारा किया जाता है:-					
	(क)	जहाँ सीडीबीएल गैंग को बुक करना अपेक्षित है।				8244.82
	(ख)	जहाँ सीडीबीएल गैंग को बुक करना अपेक्षित न हो तथा भीतरी और बाहरी परिचालन पत्तन मजदूरों द्वारा किया जाता है।				412.23
	(ii) जहाँ कंटेनर का भीतरी एवं बाहरी परिचालन पत्तन के अतिरिक्त एजेंसियों द्वारा किया जाता है: -					
	(क)	पत्तन के अतिरिक्त एजेंसियों द्वारा किया जाता है कंटेनर के बाहर का				

	परिचालन पत्तन द्वारा किया जाता है। (ख) कंटेनर के बाहर का परिचालन।	1374.13 171.77
	(iii) जहाँ केवल कंटेनर का भीतरी परिचालन पत्तन द्वारा किया जाता है और किसी सीडीबीएल गैंग का उपयोग नहीं किया जाता।	206.12
7.	अन्य प्रभारों के अतिरिक्त खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को फायरमैन का नियोजन करने सहित सेवाएँ प्रदान करने हेतु।	1374.13
8.	एस.11 और एस.13 के अंतर्गत शामिल सेवाओं के अतिरिक्त अन्य किसी परिचालन के लिए रेल माउण्टेड क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी)/मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी) का उपयोग।	1145.11
9.	हैच कवर खोलने तथा उसे प्रतिस्थापित करने के लिए मोबाइल हार्बर क्रेन (एमएचसी)/रेल माउण्टेड क्वे क्रेन (आरएमक्यूसी)/अन्य किसी पत्तन उपस्कर का उपयोग। केडीएस एचडीसी	2908.22 3053.63
10.	कंटेनर पर गेट सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रभार जिस पर समेकित बॉक्स दर वसूल नहीं की जाती है।	589.05
11.	कंटेनरों की ऑन बोर्ड लैशिंग/डि-लैशिंग, टिवस्ट लॉक लगाना तथा खोलना और अनुपंगी दस्तावेज केडीएस एचडीसी	122.40 141.37
12.	कट आफ अवधि के बाद प्रवेश करने वाले लदाई कंटेनरों निर्यात के लिए अथवा तैयार रहने के लिए कट आफ अवधि के बाद निर्यात लदाई कंटेनर तैयार रहेंगे	561.00
13.	कंटेनर टर्मिनल के भीतर सीमाशुल्क निरीक्षण	589.05
14.	केडीएस, केओपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग (एमएक्ससीएस) प्रणाली के लिए स्कैनिंग प्रभार (दर प्रति कंटेनर, जीएसटी अतिरिक्त) टिप्पणियाँ: (1) स्कैनिंग प्रभार सभी लदे हुए एकज्म कंटेनरों पर लागू होगा। (2) कंटेनरों का आकार कोई भी हो निर्यात/आयात कंटेनरों के लिए दर एकसमान रहेगी। (3) स्कैनिंग प्रभार सभी लदे हुए एकज्म कंटेनरों पर लागू होंगे भले ही इन्हें स्कैन किया जा रहा हो अथवा नहीं। (4) निर्धारित प्रशुल्क, स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन, इसके लागू होने की तारीख से 10 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा। (5) ऊपर निर्धारित प्रशुल्क मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा परंतु 1 जनवरी 2019 से और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क की अधिकतम सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क की अधिकतम सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू रहेगी।	215.00
<b>खंड 11, 12, 13 &amp; 14 के लिए टिप्पणी</b>		
i)	20' से अधिक और 40' तक लंबे कंटेनरों की लदाई-उतराई के लिए प्रभार/छूट एस.11, एस.12, एस.13 एवं एस.14 में विनिर्दिष्ट दरों का 1.5 गुना होगी। 40' से अधिक लंबे कंटेनरों की लदाई-उतराई के लिए प्रभार/छूट एस.11, एस.12, एस.13 एवं एस.14 में विनिर्दिष्ट दरों का 2 गुना होगी।	
ii)	यदि केवल एक परिचालन किया जाता है तो एस.14 की एसआई क्रम सं.9 में विनिर्दिष्ट हैच कवर हैंडलिंग प्रभार दरों का आधा उगाहा जाएगा।	
<b>एस.15</b>	<b>कंटेनर और कंटेनर में रखे गए माल पर विलंब शुल्क।</b>	
एस.15.1	एस.15.2, एस.15.4, एस.15.5, और एस.15.7 में निर्दिष्ट के अतिरिक्त भरे हुए आयात कंटेनर पर निम्नलिखित दर पर विलंब शुल्क लिया जाएगा:-	
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	उतराई के दिन के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क
	4 <sup>थे</sup> दिन से 9 <sup>थे</sup> दिन तक	3.50
		<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
		निःशुल्क
		156.11

	10 <sup>वें</sup> दिन से 15 <sup>वें</sup> दिन तक	7.00	312.26
	16 <sup>वें</sup> दिन से 20 <sup>वें</sup> दिन तक	10.51	468.37
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	20.99	936.74
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	41.99	1873.49
एस.15.2	राहत वस्तुओं वाले लदे हुए आयात कंटेनर पर विलंबशुल्क निम्नलिखित दरों पर वसूल किया जाएगा:-		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	उतराई के दिन के बाद के प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 <sup>वें</sup> दिन से 9 <sup>वें</sup> दिन तक	3.50	156.11
	10 <sup>वें</sup> दिन से 15 <sup>वें</sup> दिन तक	7.00	312.26
	16 <sup>वें</sup> दिन से 20 <sup>वें</sup> दिन तक	8.39	374.70
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	10.51	468.37
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	13.99	624.49
	<b>टिप्पणी :</b> एस.15.2 के प्रयोजनार्थ राहत सामग्री का आशय केंद्र सरकार/राज्य सरकार या नेपाल/भूटान सरकार या उनके स्थानीय कौंसिल जनरल के उपयुक्त सरकारी प्राधिकारी के प्रमाणीकरण के आधार पर कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा समय-समय पर स्वीकार्य सीएआरई, सीआरएस, डब्ल्यूएफपी तथा अन्य जैसे स्वैच्छिक/राहत संगठनों द्वारा आयात किए गए जहाजी माल से है।		
एस.15.3	आईसीडी कंटेनरों को छोड़कर भरे हुए निर्यात/स्टॉक कंटेनरों पर और खतरनाक-I माल से भरे कंटेनर के अतिरिक्त) निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क लिया जाएगा:-		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	प्राप्ति/स्टफिंग के बाद के प्रथम 10 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	11 <sup>वें</sup> दिन से 15 <sup>वें</sup> दिन तक	3.50	156.11
	16 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	4.91	218.57
एस.15.4	खतरनाक-I माल से भरे कंटेनर को छोड़कर भरे हुए आयात/निर्यात आईसीडी कंटेनरों पर निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क लिया जाएगा:-		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	उतराई के दिन के बाद प्रथम 20 दिन/प्राप्ति के दिन से प्रथम 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	3.50	156.11
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	7.00	312.26
एस.15.5	<b>खतरनाक-I माल</b> से भरे आयात/निर्यात/पोतांतरण कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क लिया जाएगा : -		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	वास्तविक उतराई/प्राप्ति का पहला दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	2 <sup>वें</sup> दिन से 9 <sup>वें</sup> दिन तक	4.38	195.15
	10 <sup>वें</sup> दिन से 15 <sup>वें</sup> दिन तक	8.76	390.31
	16 <sup>वें</sup> दिन से 20 <sup>वें</sup> दिन तक	13.11	585.48
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	26.24	1170.92
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	52.49	2341.86
एस.15.6	खाली कंटेनरों पर निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क लिया जाएगा :-		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	उतराई के दिन के बाद प्रथम 3 दिन/प्राप्ति/खाली करने के दिन से प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	4 <sup>वें</sup> दिन से 9 <sup>वें</sup> दिन तक	3.59	160.02
	10 <sup>वें</sup> दिन से 15 <sup>वें</sup> दिन तक	7.18	320.06

	16 <sup>वें</sup> दिन से 20 <sup>वें</sup> दिन तक	10.76	480.08
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	14.36	640.10
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	21.52	960.17
एस.15.7	खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को छोड़कर भरे पोतांतरण कंटेनर पर निम्नलिखित दरों पर विलंब शुल्क लिया जाएगा :		
	<b>अवधि</b>	<b>विदेशी दरें अ.डा. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>	<b>तटीय दरें ₹. में प्रति टीईयू प्रतिदिन अथवा उसका भाग</b>
	उतराई के बाद के प्रथम 20 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
	21 <sup>वें</sup> दिन से 30 <sup>वें</sup> दिन तक	3.59	160.02
	31 <sup>वें</sup> दिन तथा उससे आगे	7.18	320.06
<b>खंड 15 के लिए टिप्पणी :</b>			
1.	निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजनार्थ सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और/अथवा केओपीटी के गैर कार्य दिवस शामिल नहीं किए जाएंगे। सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश और केओपीटी का गैर कार्य दिवस रविवार को न पड़ने पर निःशुल्क समय की गणना के प्रयोजनार्थ रविवार को निकाला नहीं जाएगा। विलंब शुल्क लगना आरंभ होने के बाद से सीमा शुल्क अधिसूचित अवकाश या केओपीटी के गैर-कार्य दिवसों के लिए किसी कोई छूट नहीं दी जाएगी।		
2.	क) 20' से अधिक और 40' लंबाई तक के कंटेनरों पर एस.15 में विनिर्दिष्ट दरों का दोगुना विलंब शुल्क लिया जाएगा तथा 40' से अधिक लंबे कंटेनरों पर एस.15 में विनिर्दिष्ट दरों का तीन गुना विलंब शुल्क लिया जाएगा। ख) अति आयामीय लदे हुए कंटेनर के मामले में, विलंब शुल्क कंटेनर के तत्संबंधी आकार तथा प्रकार के लिए लागू दर का 2 गुना वसूल किया जाएगा।		
3.	रेल द्वारा गंतव्य/भारतीय रेल के प्रस्थान स्थल से गमना-गमन करने वाले कंटेनरों पर विलंब शुल्क दरमानों के एस.15.4 में आईसीडी कंटेनरों के लिए निर्धारित दर पर उगाही की जायेगी।		
4.	भरे हुए आयात और खाली कंटेनर/पोत लदान कंटेनर (खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर को छोड़कर) का दिन पोत का अंतिम उतराई दिन होगा जिससे किसी एकल सूचना पर किसी निर्दिष्ट डॉक प्रणाली के अंतर्गत कंटेनर का आयात किया जाता है। खतरनाक-1 माल से भरे कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार के प्रयोजनार्थ उतराई की तारीख उतराई की वास्तविक तारीख होगी।		
5.	अंतिम उतराई की तारीख (एलएलडी) वह तारीख है जिस दिन पोत विनिर्दिष्ट डॉक प्रणाली में अपना आयात कार्य पूरा करता है। किंतु, किसी त्रुटि के कारण/पत्तन को बगैर कोई कारण बताए पोत वर्किंग वर्थ में 24 घंटे से अधिक से कार्गो परिचालन कार्य नहीं कर रहा हो तो पोत से निकाले जा चुके कंटेनर के लिए केओपीटी किसी अन्य एलएलडी की घोषणा कर सकता है। ऐसे मामलों में किसी पोत की दो एलएलडी हो सकती है।		
6.	आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क ड्वेल टाइम (भंडारण) अवधि कंटेनरों की उतराई वाले दिन के बाद वाले दिन से शुरू होगी और आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि कंटेनरों के टर्मिनल में प्रवेश करने के समय से शुरू होगी।		
7.	डॉक के भीतर स्टाफ किए गए निर्यात भार वाले कंटेनर के मामले में निर्यात माल के साथ स्टफिंग की शुरुआत की तारीख को एस.15.3 के अनुसार दर का निर्धारण करने हेतु प्रथम दिन माना जाएगा।		
8.	यदि सुपुर्दगी के प्रयोजनार्थ आयात लोड कंटेनर की लदाई केओपीटी द्वारा ट्रक/ट्रेलर के प्रवेश करने के 24 घंटे के भीतर नहीं की जाती, जैसाकि केडीएस के एंट्री गेट पास (ईजीपी) /एचडीसी में जारी लोडिंग ऑर्डर या केओपीटी द्वारा समय-समय पर निर्धारित किए जाने वाले ऐसे अन्य दस्तावेजों में दर्शाया गया है, तो उस अवधि के लिए विलंब शुल्क पर 75% की छूट की अनुमति दी जाएगी जिस दौरान ये कंटेनर उक्त 24 घंटों के बाद नहीं भरे जाते हैं। उक्त छूट तभी दी जाएगी जब कंटेनर उस जगह से भरा जा रहा हो जहाँ केवल पत्तन उपस्करों का ही उपयोग किया जाता है। उक्त छूट उस समय लागू नहीं होगी जब संपूर्ण सुपुर्दगी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने के पूर्व आयातकर्ता अग्रिम लोडिंग हेतु आवेदन करता है।		
9.	परित्यक्त एफसीएल कंटेनर/पोतवणिक के स्वामित्ववाले कंटेनरों पर विलंब शुल्क प्रभार परित्यक्त होने की लिखित सूचना पाने की तारीख तक या कंटेनर के लोडिंग की तारीख से 75 दिन तक, इनमें से जो भी पहले हो, निम्नलिखित शर्तों के अधीन लगाया जाएगा:-		
	(क)	(i) परेपिती कभी भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है; या	
		(ii) यदि परेपिती उक्त परित्याग पत्र जारी न करने का चयन करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है बशर्ते,	
		(क)	लाइन/एमएलओ माल के साथ कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करेगा तथा इसे पत्तन के परिसर से वापस लेगा या हटाएगा; और
		(ख)	कंटेनर की अभिरक्षा पुनः ग्रहण करने के पूर्व लाइन/एमएलओ माल तथा कंटेनर पर उपार्जित सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
	(ख)	कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करेगा तथा परिवहन और डि-स्टफिंग की लागत वहन करेगा। उनके द्वारा निर्धारित अवधि में उक्त कार्रवाई न कर पाने की अवस्था में कंटेनर पर विलंब शुल्क उस समय तक लिया जाना जारी रहेगा जब तक माल के डि-स्टफिंग या पत्तन परिसर से लोड कंटेनर को हटाने के लिए शिपिंग	

	लाइन्स/एमएलओ द्वारा आवश्यक कारवाई की जाती है।
(ग)	यदि कंटेनर सीमा शुल्क प्राधिकारियों द्वारा पकड़ा/जब्त किया जाता है और 75 दिन की निर्धारित समयावधि के भीतर उसकी डि-स्टफिंग नहीं की जा सकती, तो माल के मोचन हेतु सीमा शुल्क आदेश की तारीख से विलंब शुल्क लागू नहीं होगा वधर्त लाइन द्वारा आवश्यक औपचारिकताएं पूरी की जाती हों और परिवहन तथा डि-स्टफिंग की लागत वहन की जाती हो। अन्यथा पकड़े गए/जब्त कंटेनरों को लाइन/परेपिटी द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमा शुल्क क्षेत्र में रखा जाएगा तथा उस मामले में हटाने की तारीख से विलंब शुल्क लिया जाता बंद हो जाएगा।
10.	डॉक पर प्राप्त किंतु उसके उपरांत जहाज द्वारा भेजे न गए निर्यात लोड कंटेनर/स्टॉक कंटेनर/खाली कंटेनर के लिए किसी निःशुल्क अवधि की अनुमति नहीं दी जाएगी। ऐसे कंटेनरों के लिए संबंधित प्रकार के कंटेनर के लिए प्रयोज्य प्रथम स्लैब की दर कंटेनर की प्राप्ति की तारीख से लागू होगी और इसके बाद परवर्ती स्लैब दर पत्तन परिसर से हटाये जाने की तारीख तक यथानिर्धारित लागू होंगी।
11.	यदि डॉक पर प्राप्त निर्यात लोड कंटेनर अंततः डि-स्टफ किया जाता है और माल पत्तन परिसर से वापस लिया जाता है तो उसके लिए कोई निःशुल्क अवधि अनुमत नहीं होगी। ऐसे कंटेनरों के लिए प्राप्ति की तारीख से स्टफिंग की तारीख तक एस.15.3 में निर्धारित उच्चतम दर लागू होगी और माल के लिए प्राप्ति की तारीख से डि-स्टफिंग की तारीख के बाद की तारीख से डिसेंबरी की तारीख तक एस.7.6 में निर्धारित दर लागू होगी।
12.	कंटेनर के डॉक परिसर में मौजूद रहने के दौरान यदि कंटेनर की स्थिति में लोड से खाली या विलोमतः परिवर्तन होता है तो उक्त कंटेनर की निःशुल्क अवधि का हिसाब प्रत्येक स्टेज के लिए अलग से किया जाएगा।
13.	कंटेनर से डि-स्टफिंग करने पर डि-स्टफिंग की तारीख को छोड़कर माल पर कोई निःशुल्क अवधि नहीं दी जाएगी तथा डि-स्टफिंग की तारीख के बाद वाले दिन से एस.7.2 और एस.7.3, यथास्थिति, के अंतर्गत उपबंधित दर के अनुसार विलंब शुल्क प्रभारित किया जाएगा।
14.	उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार उपाजित नहीं होगा जिसके दौरान केओपीटी उपयोगकर्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर कुछ कारणों से कंटेनर देने की स्थिति में नहीं होगा।
15.	आईडब्ल्यूटी कंटेनर के लिए विलंबशुल्क के मामले में, तटीय कंटेनर के लिए लागू विलंबशुल्क दर लागू होगी।
16.	रेल से इतर परिवहन के प्रकारों द्वारा संचालित आयात तथा निर्यात आईसीडी कंटेनर और खंड 15.1 और 15.3 के अनुसार क्रमशः विलंबशुल्क अदा करेंगे और निःशुल्क समय प्राप्त करेंगे।

**भाग-III****विविध प्रभार**

एस.16	विविध प्रभार	
एस.16.1	विविध सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरों पर प्रभार लिए जाएंगे: -	
क्रम. सं.	विवरण	दर रुपयों में
1.	अल्प उतराई प्रमाणपत्र/आउट टर्न रिपोर्ट या कोई प्रमाणपत्र या संशोधन जारी किया जाना।	65.86 प्रति प्रमाणपत्र/रिपोर्ट/ संशोधन
2.	विक्रय की गजट एवं विज्ञापन लागत।	149.69 प्रति प्रकाशन
3.	मार्गरक्षण पर वैगनों की लोडिंग/अनलोडिंग का मिलान करने के लिए मिलान करने वाले स्टाफ की आपूर्ति।	550.00 प्रति एक्सेल
4.	मार्गीक्षण लॉरी के लिए स्टाफ की आपूर्ति।	2200.00 प्रति पाली प्रति नग
5.	अतिरिक्त मजदूरों का नियोजन (पत्तन प्रयोक्ताओं की माँग पर)।	2200.00 प्रति पाली प्रति लेबर
6	क) पत्तन के रोड वे ब्रिज का उपयोग  <div>केडीसी</div>  <div>एचडीसी</div>  ख) पत्तन के रेल वे ब्रिज का उपयोग	रु. 5.18 प्रति टन परन्तु न्यूनतम खाली वाहन के लिए रु. 25.92 और लदे हुए वाहन के लिए रु. 51.84  रु. 5.98 प्रति टन परन्तु न्यूनतम खाली वाहन के लिए रु. 29.92 और लदे हुए वाहन के लिए रु. 56.58  रु. 5.98 प्रति टन खाली वैगन के लिए न्यूनतम 110.00 रुपए और भरे वैगन के लिए न्यूनतम रु. 220.00 रुपये
टिप्पणी:		
(i) तुलाई प्रभारों में तुलाई प्रमाणपत्र जारी करना शामिल है।		
(ii) रेल वे ब्रिज के मामले में, भारतीय रेल की घोषणा के अनुसार संबंधित		

	वैगनों के टीयर बंजन से कम बजन होने पर भरे हुए वैगनों के बजन के लिए बिल दिया जायेगा। खाली वैगनों के प्रति तुलाई प्रभार तभी उगाहा जायेगा, यदि उसे उपेक्षानुसार लिया जाता है।	
7.	उस जहाजी माल की गेट सुपुर्दगी / प्राप्ति प्रभार जिस पर जहाज घाट शुल्क नहीं लिया जाता। टिप्पणी: गेट सुपुर्दगी / प्राप्ति प्रभार उस समय प्रभार्य है जब कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा चढाए-उतारे जाने से संबंधित सेवा मुहैया कराई जाती है।	33.68 प्रति टन
8.	लोकोमोटिव को किराए पर लेना	रु. 6600.00 प्रति घंटा अथवा उसका भाग परन्तु न्यूनतम रु. 13200.00
9.	गैर-कमीशन वैगन या सीएफएस ऑपरेटर्स/भारतीय रेल को छोड़कर पार्टी के स्वामित्व वाले वैगन पर स्टेबलिंग प्रभार	स्टेबलिंग प्रभार की दर 550.00 रुपये प्रति वैगन प्रति दिन अथवा उसके एक भाग के लिए आगमन से प्रस्थान समय तक ऐसे वैगन लोकोमोटिव के होलेज के लिए किराया प्रभार क्र.सं. 8 के अधीन यथा विनिर्दिष्ट उगाह जाएगा।
10.	अतिलंघन, स्थानीय वहन, टर्मिनल प्रभार तथा वैगन किराया/विलंब प्रभार।	रेलवे बोर्ड द्वारा समय-समय पर यथा अधिसूचित दर उगाही की जाएगी।
11.	केडीएस रेलवे प्रणाली में रेल वैगनों से आनेवाले माल पर समेकित प्रभार	
	(क) डॉक/जेटी के अंदर बर्थ/शेड में भरे या खाली कंटेनर न लाने वाले वैगन पर, सीमाशुल्क बंध गोदी और ईजेसी यार्ड के बीच लादे/उतारे गए एकजिम कार्गो सहित।	वैगन की चिह्नित क्षमता पर 16.63 प्रति टन
	(ख) साइडिंग या डॉक के बाहर के स्थानों पर भरे या खाली कंटेनर न लानेवाले वैगन पर।	वैगन की चिह्नित क्षमता पर 48.51 प्रति टन
	(ग) केडीएस के कोल डॉक रोड पर कॉनकॉर सीटीकेआर टर्मिनल पर भरे या खाली कंटेनर लानेवाले वैगन पर।	909.56 प्रति 20' कंटेनर 1364.35 प्रति 40' कंटेनर
12.	निम्नलिखित पत्तन उपस्करों में से प्रत्येक का किराया प्रभार (रु. प्रति पाली अथवा उसके एक भाग के लिए):-	
	क) मोबाइल/ रेकिंग क्रेन	13471.92
	ख) फॉर्कलिफ्ट	4490.64
	ग) तट क्रेन (नीचे विनिर्दिष्ट क्रेनों के अतिरिक्त)	5388.77
	घ) ट्रैक्टर	2245.32
	ड.) ट्रेलर:	
	i) 10 एमटी एसडब्ल्यूएल तक	2245.32
	ii) 10 एमटी एसडब्ल्यूएल से ऊपर	3367.98
	च) पे लोडर:	14032.70
	छ) हैंड ट्रक	70.16
	ज) एयर कंप्रेसर	4009.50
	झ) बुल डॉजर 10 एमटी और उससे अधिक	19646.55
	ञ) बुल डॉजर 10 एमटी से कम	9823.28
	ण) कैटिलीवर क्रेन	89812.80
	त) फ्लॉटिंग क्रेन (30 टन क्षमता से अधिक)	134719.20
	थ) टॉपलिफ्ट ट्रक/ रीच स्टैकर	36486.45
	द) अग्निशमन उपकरणों और उपस्करों का उपयोग।	
	i) अग्निशामक वाहन	1160.00 प्रति वाहन प्रति घंटा
	ii) तट पम्प (डीजल चालित)	1528.00 प्रति पंप प्रति घंटा
	iii) तट पम्प (इलैक्ट्रिक चालित)	1022.00 प्रति पम्प प्रति घंटा
	iv) अग्नि प्लवकों के उपयोग के अलावा अन्य अग्निशामक तथा उपस्कर	5613.30 प्रति उपकरण प्रति घंटा जमा उपभोज्य लागत
	ध) एक्सकावेटर्स	2617.52 प्रति घंटा अथवा उसके भाग पर

13	निम्नलिखित ऑयल स्पिल प्रतिसाद उपस्करों के प्रत्येक का किराया प्रभार:	रु. प्रति उपस्कर प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	क) मल्टी स्किमर	1775.00
	ख) ऑयल स्पिल डिस्परेट एप्लिकेटर + तट सफाई उपस्कर	2539.00
	ग) एसेसरीज के साथ स्थाई बूम 25 मीटर सेक्शन	1562.00
	घ) यू बूम 200 मीटर + एसेसरीज के साथ पावर पैक	10303.00
	ड.) एसेसरीज के साथ एअर ब्लोअर	401.00
	च) एसेसरीज के साथ आरओ बूम	2444.00
	छ) एसेसरीज के साथ वियर स्किमर	1551.00
	ज) एसेसरीज के साथ फ्लेक्स बार्ज (10 टन)	634.00
	झ) एसेसरीज के साथ बूम रील	2091.00
14.	कोकिंग कोल, सभी तरह के कोक, लाइम स्टोन सल्फर, रॉक फास्फेट, सीमेंट और दालों के लदाई-उतराई के लिए क्लिनिंग प्रभार।	1.65 प्रति मी.ट.

**टिप्पणी:**

- केडीएस में कोल डॉक रोड पर कॉनक्रोर सीटीकेआर टर्मिनल पर कंटेनर डोनेवाले वैगन के लोड होने या अनलोड करने की अवस्था में, 11(ग) में विनिर्दिष्ट समेकित प्रभारों के अतिरिक्त केओपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई रेल संबद्ध सेवाओं के लिए अन्य कोई प्रभार नहीं लगाए जाएंगे।
- पत्तन रेलवे ट्रैक पर सीएफएस प्रचालकों के वैगनों की स्टेबलिंग के मामले में लगातार स्टेबलिंग के प्रथम तीन दिन के लिए कोई स्टेबलिंग प्रभार नहीं लिया जाएगा।
- क्र.सं. 21 में उपस्कर के लिए विनिर्दिष्ट दर में उपभोग्यों और ईंधन की लागत शामिल नहीं है जो लागत पर प्रभार्य अतिरिक्त जमा 19.25 प्रतिशत पर्यवेक्षण लागत आधार होगा। किसी टग/लांच और/अथवा लेबर के मामले में उपस्कर के प्रहस्तन के लिए केओपीटी द्वारा उपलब्ध करवाया जाता है, इसके लिए प्रभार एसओआर के अनुसार अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।
- क्र.सं. 14 के अधीन विनिर्दिष्ट दर पोत द्वारा उतारे/नौभरित की गई कुल मात्रा पर वसूल की जाएगी।

एस.16.2	तुलाई/पुनःतुलाई हेतु वैगन को किसी धर्मकांटे तक ले जाने के लिए, एस.16.1 के क्रमांक 8 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट लोकोमोटिव किराया प्रभार लगाता जाएगा। यह समय-समय पर रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित पुनः तुलाई प्रभार के अतिरिक्त होगा।
एस.16.3	यदि कोलकाता डॉक की रेलवे प्रणाली में आने के बाद उतराया किए बिना फिर से बुक किया जाता है तो एस.16.1 की क्रम सं. 11 के अंतर्गत विनिर्दिष्ट समेकित प्रभार केवल एक बार लिया जाएगा।
एस.16.4	यदि निर्यात माल ले जानेवाला वैगन डॉक/जेटी के भीतर के वर्थ/शेड के अतिरिक्त अन्य स्थान पर खाली किया जाता है और उसके अनंतर केडीएस द्वारा जहाज से ले जाया जाता है तो 11(क) में निर्धारित कोई समेकित प्रभार नहीं लगाया जाएगा बशर्ते निर्यातक/उसका एजेंट उक्त शिपमेंट के लिए केओपीटी को स्वीकार्य दस्तावेज प्रस्तुत करे।
एस.16.5	विक्रय के प्रयोजनार्थ किसी माल के मूल्य निर्धारण हेतु केओपीटी द्वारा जहाँ सर्वेक्षक/मूल्यांकक की नियुक्ति की जाती है, वहाँ विक्रय के पूर्व कंटेनर सहित माल को डॉक से हटाए जाने की अवस्था में यदि माल की सुपुर्दगी उनसे और कंटेनर एजेंट/एमएलओ से ली जाती है तो उक्त मूल्य निर्धारण की लागत आयातक या उसके क्लियरिंग एजेंट से वसूली जाएगी।

**एस.17 परमिट एवं लाइसेंस:**

एस.17.1	डॉक, जेटी, जहाज घाट और घाटों पर, जहाँ भी प्रयोज्य हो, प्रवेश करने या परिचालन करने हेतु परमिट/लाइसेंस जारी करने/नवीकरण करने हेतु निम्नलिखित दरों पर प्रभार लिए जाएंगे:
---------	---

क्रम सं.	विवरण	दर रुपयों में
1.	डॉक परमिट प्रति व्यक्ति	9.35 प्रति दैनिक परमिट (अधिकतम 12 घंटे वैधता) 252.45 प्रति मासिक परमिट 759.28 प्रति तिमाही परमिट 2524.50 प्रति वार्षिक परमिट 4039.20 प्रति द्विवार्षिक परमिट
2.	डॉक परमिट प्रति वाहन/ट्रेलर एवं पोत का गीयर एवं माल प्रहस्तन वाहन के लिए सर्कुलर परमिट (रात्रि ठहराव सहित)।	46.78 प्रति दैनिक परमिट 1263.14 प्रति मासिक परमिट 2526.28 प्रति तिमाही परमिट 5052.56 प्रति वार्षिक परमिट
3.	मोबाइल क्रेन/रीच स्टैकर/टॉपलिफ्टर (रात्रि ठहराव सहित)/ डम्पर/पेलोडर	187.11 प्रति दैनिक परमिट



	के लिए परमिट ।	5051.97 प्रति मासिक परमिट 10102.84 प्रति तिमाही परमिट 20207.88 प्रति वार्षिक परमिट
4.	फॉर्क-लिफ्ट/ ट्रेलर या लादने-उतारने वाला/अन्य प्रहस्तन उपस्कर कंटेनर के लिए डॉक परमिट (रात्रि ठहराव सहित)।	112.27 प्रति दैनिक परमिट 3031.18 प्रति मासिक परमिट 6062.36 प्रति तिमाही परमिट 12124.73 प्रति वार्षिक परमिट
5.	कार्ट के लिए डॉक परमिट (रात्रि ठहराव सहित) ।	18.70 प्रति दैनिक परमिट 505.99 प्रति मासिक परमिट 1363.23 प्रति तिमाही परमिट 4907.85 प्रति वार्षिक परमिट
6.	हाकरों/बैंडरों के लिए परमिट।	1403.33 प्रति वार्षिक परमिट
7.	क्लियरिंग एवं फॉरवार्डिंग एजेंसी लाइसेंस।	427.90 प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 4620.00 प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 11547.80 प्रति लाइसेंस 3 वर्षों के लिए 15396.70 प्रति लाइसेंस 5 वर्षों के लिए 28500.00 प्रति लाइसेंस 10 वर्षों के लिए
8.	जेटी सिरकार का/कूपर लाइसेंस (डॉक प्रविष्टि सहित) ।	257.40 प्रति लाइसेंस 1 माह के लिए 2310.00 प्रति लाइसेंस 1 वर्ष के लिए 5560.50 प्रति लाइसेंस 3 वर्षों के लिए 7698.90 प्रति लाइसेंस 5 वर्षों के लिए
9.	पोत मरम्मत/पोत शैडिलिंग/पोत सर्वेक्षण/जेनरल ऑन बोर्ड सर्विसेज (जीओएस)/पोत तुड़ाई लाइसेंस।	4704.70 प्रति लाइसेंस प्रतिवर्ष
10.	कुलीगिरी का लाइसेंस/लदाई- उतराई एजेंट का लाइसेंस ।	55,000.00 प्रति लाइसेंस प्रति वर्ष
11.	केडीएस में पंडा सीट ग्रहण करने हेतु लाइसेंस ।	64.90 प्रति मासिक लाइसेंस
12.	केडीएस में अंतर्देशीय जहाज घाट के किसी भी स्थान पर 1 वर्गफुट जगह ग्रहण करने या अस्थायी निर्माण करने हेतु लाइसेंस।	13.20 प्रतिदिन 577.50 प्रति तिमाही
13.	एचडीसी में अंतर्देशीय जहाज घाट के किसी भी स्थान पर 1 वर्ग मीटर जगह ग्रहण करने या अस्थायी निर्माण करने हेतु लाइसेंस।	11.00 प्रतिदिन 321.20 प्रति तिमाही
13a	एचडीसी/केडीसी के ट्रक टर्मिनल का प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर प्रयोग करने हेतु परमिट।	110.00 प्रतिदिन
14	कोल डॉक रोड में प्री-गेट-सह-पार्किंग सुविधा और केडीएस अथवा एचडीसी में सभी अन्य समान सेवाएं प्रति ट्रक/लॉरी/ट्रेलर के लिए परमिट	<p><u>ट्रक/लॉरी के लिए:</u></p> <p>1क. 12 घंटे तक – ₹.168.00</p> <p>1ख. 12 घंटे से अधिक 24 घंटे तक – ₹. 336.00</p> <p><u>ट्रेलर के लिए:</u></p> <p>2क. 12 घंटे तक – ₹. 336/-</p> <p>2ख. 12 घंटे से अधिक 24 घंटे तक – ₹. 672/-</p> <p><u>टिप्पणी:</u></p> <p>1. यह दर लदे हुए/खाली वाहन के लिए समान होगा।</p> <p>2. उपर्युक्त के 24 घंटे बाद दरें 12 घंटे के</p>

		<p>स्लॉटों में अधिकतम 10 (दस) दिन (प्रारंभिक 24 घंटे सहित) तक लागू होगी।</p> <p>3. प्रथम 10 दिनों अर्थात् 11वें से 20वें दिन तक के बाद, दरें उपर्युक्त दरों से दोगुनी होंगी। उसके बाद, अर्थात् 21वें दिन से आगे, दरें उपर्युक्त दरों से 2.5 गुना होगी।</p> <p><b>4. परिभाषा:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>ट्रक/लॉरी:</b> कोई वाहन जो अधिकतम 1 (एक) चौबीस फीट कंटेनर अथवा समकक्ष की ढुलाई करने में समर्थ हो।</li><li>• <b>ट्रेलर:</b> कोई वाहन जो 2 (दो) चौबीस फीट कंटेनर अथवा समकक्ष ढुलाई करने में समर्थ हो। हालांकि सामान्यतः अपेक्षा नहीं की जाती है क्योंकि पार्किंग पतन संबंधित माल वाहनों को सेवा प्रदान करने के लिए है। यात्री बसों से ट्रेलरों के समान उसी दर पर प्रभार वसूली की जाएगी यदि पार्किंग सुविधा इस्तेमाल की जाती है।</li></ul> <p>5. विशेष कार्गो जैसे हैवी पैकेज, ओडी (ओवर डाइमेंशनल) कार्गो, परियोजना मशीन आदि के संचलन के लिए कोई अन्य बड़ी परिवहन इकाई से 1 टीईयू और विषय वाहन द्वारा अधिग्रहीत क्षेत्र के अनुपात पर विचार करते हुए 1 (क) के गुणक पर प्रभारित किया जाएगा।</p>
एस.17.2	क्षति/हानि की अवस्था में डुप्लिकेट/ट्रिप्लिकेट परमिट/लाइसेंस जारी किए जाने हेतु मूल के लिए प्रयोज्य दर का 50% प्रभारित किया जाएगा। निःशुल्क जारी किए गए परमिट के लिए उक्त प्रभार खंड 17.1 में वैसे ही परमिट/लाइसेंस के लिए निर्धारित दर का 25% होगा।	
एस.17.3	परमिट/लाइसेंस में किसी तरह के संशोधन के लिए खंड 16.1 क्रम. सं. 1 में उल्लिखित संशोधन प्रभार लिया जाएगा।	
एस.17.4	क्रमांक 1,2,3,4 और 5 के अंतर्गत जारी दैनिक परमिट से उसकी वैधता अवधि के दौरान बहु-प्रवेश के लिए प्रयोग में लाया जा सकता है।	
एस.17.5	खंड 17.1 के क्रमांक 8, 9 एवं 10 के अंतर्गत जारी लाइसेंसों के मामले में नवीकरण का आवेदन लाइसेंस की समाप्ति की तारीख से कम से कम एक माह पूर्व जमा किया जाएगा। उपर्युक्त निर्दिष्ट अवधि के बाद प्राप्त आवेदन पर मूल का 25% अतिरिक्त शुल्क देना पड़ेगा।	
एस.17.6	क्रमांक 11 में निर्दिष्ट दर जहाजी कुलीगिरी और तट प्रहस्तन नीति 2015 की शर्तों में भारत सरकार द्वारा अनुमोदित कोलकाता पत्तन न्यास (जहाजी कुलीगिरी तथा तट प्रहस्तन लाइसेंस) विनियम, 2015 की अधिसूचना तक वैध होंगे।	

#### भाग – IV

#### पोत तुड़ाई संबंधी प्रभार

एस.18	पोत तुड़ाई प्रभार	
एस.18.1	केओपीटी में पोत तुड़ाई के कार्यकलापों हेतु प्रति एलडीटी रु. 239.08 की दर से पोत तुड़ाई प्रभार लिया जाएगा।	
टिप्पणियां:		
1.	इस पत्तन के दरमान के किसी खंड के अंतर्गत प्रभार लगने के प्रयोजनार्थ एलडीटी का आशय केओपीटी से पोत तोड़ने की अनुमति प्राप्त करते समय घोषित पोत की एलडीटी से है।	
2.	शिप ब्रेकिंग बर्थ के उपयोग करने के साथ-साथ संलग्न भूमि क्षेत्र (वीचिंग क्षेत्र सहित) के प्रभार की दर निर्धारित अवधि के लिए 3250 वर्ग मी., जैसा कि नीचे उल्लिखित है, के लिए निम्न है:-	
i)	2000 एलडीटी तक के पोत के लिए	35 दिन
ii)	2001 एलडीटी से 3000 एलडीटी तक के पोत के लिए	40 दिन

iii)	3001 एलडीटी से 5000 एलडीटी तक के पोत के लिए	50 दिन
iv)	5001 एलडीटी से 8000 एलडीटी तक के पोत के लिए	60 दिन
v)	8001 एलडीटी और उससे ऊपर के पोत के लिए	70 दिन
3.	टिप्पणी -2 पर उल्लिखित दिन की संख्या उस दिन से मानी जाएगी जिस दिन को केओपीटी जहाज को तोड़ने के लिए अनुमति प्रदान करता है अथवा जिस दिन जहाज निर्धारित शिप ब्रेकिंग बर्थ पर खड़ा होता है, जो भी बाद में हो।	
एस.18.2	यदि कोई शिप ब्रेकिंग बर्थ किसी शिप ब्रेकर के कब्जे में है तथा वह पहले से तोड़े जा रहे किसी जहाज के तोड़ने का कार्य पूरा होने के पहले कोई अन्य जहाज ले आता है तो उक्त बर्थ के आवंटन में अन्य की तुलना में उस शिप ब्रेकर को प्राथमिकता दी जाएगी क्योंकि वह पोत लाया है। ऐसे मामले में दिन की संख्या की गणना एस.18.1, नोट-3 में दिए गए अनुसार किया जाएगा।	
एस.18.3	एस.18.1, नोट-2 में निर्धारित क्षेत्र की परिधि के अतिरिक्त भूमि क्षेत्र के लिए अतिरिक्त प्रभार संबंधित भूमि सूची के अनुसार प्रभारित किया जाएगा।	
एस.18.4	यदि 29 केपीडी पर कोई अतिरिक्त बर्थ उपलब्ध न हो तो एस.18.1, नोट-2 में निर्धारित अवधि को 10 दिनों के लिए बढ़ा दी जाएगी।	
एस.18.5	पत्तन उपकरण की आपूर्ति, पत्तन द्वारा बिजली का आपूर्ति, पत्तन अग्निशमन सेवा का नियोजन एवं पत्तन अग्निशमक कार्मिकों की सेवा के लिए अलग प्रभार लगाया जाएगा।	
एस.18.6	यदि एस.18.1 या एस.18.4 में निर्धारित अवधि से ज्यादा अवधि के लिए जहाज को तोड़ने का कार्य बढ़ जाता है जैसा भी मामला हो, तो बड़ी हुई अवधि के लिए निम्नलिखित दर से प्रभार लगाया जाएगा:-	
		<b>दर रु. में प्रति एलडीटी प्रतिदिन</b>
i)	2000 एलडीटी तक के पोत के लिए	15.88
ii)	2001 एलडीटी से 3000 एलडीटी तक के पोत के लिए	14.44
iii)	3001 एलडीटी से 5000 एलडीटी तक के पोत के लिए	11.55
iv)	5001 एलडीटी से 8000 एलडीटी तक के पोत के लिए	10.11
v)	8001 एलडीटी और उससे ऊपर के पोत के लिए	8.67
एस.18.7	ऊपर एस.18.1 एवं एस.18.4 में निर्धारित अवधि से पूर्व जहाज तुड़ाई का कार्य पूरा करने पर एस.18.1 में दी गई निर्धारित दर पर प्रत्येक दिन की वृद्धि पर @ 0.5% की दर से अधिकतम 10% की छूट प्रदान की जाएगी।	
एस.18.8	जहाज तोड़े जाने के पूर्व प्रतीक्षा की अवधि के लिए बर्थ किराया एवं मूरिंग किराया, जैसी भी स्थिति हो, निम्नलिखित दर पर प्रभारित की जाएगी:-	
i)	प्रथम 5 दिन के लिए -	एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 15%
ii)	अगले 10 दिनों के लिए -	एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 10%
iii)	तत्पश्चात्	एस.21.1 या एस. 22.1 में निर्धारित दर का 5%
टिप्पणी:	तुड़ाई की प्रतीक्षा कर रहे जहाज का तात्पर्य वह जहाज जो माल/यात्रियों को उतारने के बाद तथा वैसे जहाज जो तुड़ाई के लिए बैलास्ट में पहुंचे हैं, तथा नदी मूरिंग, गोदी मूरिंग या शिप ब्रेकिंग बर्थ के साथ-साथ किसी बर्थ में प्रतीक्षा कर रहा हो एवं जिस दिन केओपीटी उक्त जहाज को तोड़ने की अनुमति प्रदान करता है या जिस दिन उक्त जहाज निर्धारित शिप ब्रेकिंग बर्थ पर लगता है, जो भी पहले हो से है।	
एस.18.9	शिप तोड़े जाने के पूर्व शिप तोड़ने की अनुमति प्राप्त करने के समय एलडीटी के आधार पर परिकलित किया गया शिप ब्रेकिंग प्रभार शिप तोड़ने का कार्य प्रारंभ करने के पूर्व अग्रिम जमा करना होगा। अतिरिक्त प्रभार, यदि कोई हो, बिल तैयार करने के साथ-साथ तत्काल जमा करना होगा।	
एस.18.10	केओपीटी में शिप तोड़ने के लिए हामी भरने पर एस.18.1 में निर्धारित दर में निम्न दरों पर छूट दी जाएगी:-	
	प्रतिवर्ष 10000 एलडीटी तक	शून्य
	प्रतिवर्ष 10001 से 25000 एलडीटी तक	5%
	प्रतिवर्ष 25001 से 40000 एलडीटी तक	10%
	प्रतिवर्ष 40000 एलडीटी से ऊपर	15%

**भाग- V**  
**शुष्क गोदी हेतु प्रभार**

एस.19	शुष्क गोदी प्रभार					
एस.19.1	गोदी में लाने और गोदी से ले जाने के प्रभार					
पोत का आकार	1 एवं 2 एन.एस. शुष्क गोदी		1 एवं 2 के.पी. शुष्क गोदी		3 के.पी. शुष्क गोदी	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया
1000 जीआरटी तक	8316.00	222637.80	8316.00	222637.80	8316.00	222637.80
1000 जीआरटी से ऊपर	8316+ 1940.40 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए	222637.80+41580 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए	8316+ 1940.40 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए	222637.80+41580 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए	8316+ 1940.40 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए	222637.80+41580 प्रत्येक अतिरिक्त 1000 जीआरटी अथवा उसके भाग के लिए
<b>टिप्पणी:</b>						
i) यदि गोदी से ले जोन की सूची के अनुसार गोदी से ले जाने को केओपीटी द्वारा आस्थमित कर दिया जाता है तो विलंब के दिनों के लिए शुष्क गोदी किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे। तथापि, यह शनिवार/रविवार/अवकाश के दिनों पर लागू नहीं होंगे।						
एस.19.2	<b>शुष्क गोदी किराया प्रभार</b>					
	i)	पोत के ग्रहण के पहले 10 दिन के दौरान (प्रतिदिन या उसका अंश): -				
पोत का आकार	1 & 2 एन. एस. शुष्क गोदी		1 & 2 के. पी. शुष्क गोदी		3 के. पी. शुष्क गोदी	
	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत	विदेशगामी पोत	तटीय पोत
	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया	अमरीकी डॉलर	रुपया
1000 तक	2772.00	60984.00	2494.80	58212.00	2494.80	55440.00
1001 से 2000 तक	3049.20	66528.00	2772.00	63756.00	2494.80	59598.00
2001 से 3000 तक	3326.40	72072.00	3049.20	69300.00	2494.80	60984.00
3001 से 4000 तक	3603.60	83160.00	3326.40	77616.00	2494.80	62370.00
4001 से 5000 तक	3880.80	94248.00	3603.60	85932.00	2494.80	63756.00
5001 से 10000 तक	4435.20	105336.00	3880.80	97020.00	2494.80	66528.00
10001 एवं उससे अधिक	4989.60	116424.00	4158.00	108108.00	2494.80	69300.00
ii)	पेशा के 11 से 30 दिन:- एस 19.2(i) में उल्लिखित दर का 200% प्रति दिन अथवा उसके अंश हेतु					
iii)	पेशा के 30 दिन के अधिक: एस.19.2 (i) में उल्लिखित दर का 300% प्रति दिन अथवा उसके अंश हेतु।					
iv)	यदि गोदी से ले जोन की सूची के अनुसार गोदी से ले जाने को केओपीटी द्वारा आस्थमित कर दिया जाता है तो विलंब के दिनों के लिए शुष्क गोदी किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे। तथापि, यह शनिवार/रविवार/अवकाश के दिनों पर लागू नहीं होंगे।					
v)	यदि गोदी से ले/जोन की सूची के अनुसार गोदी से ले जाने को केओपीटी द्वारा आस्थमित कर दिया जाता है तो विलंब के दिनों के लिए शुष्क गोदी किराया प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे। तथापि, यह शनिवार/रविवार/अवकाश के दिनों पर लागू नहीं होंगे।					
vi)	यदि पोत ऊपर (iv) और (v) में दिये गए कारणों से भिन्न कारणों पर प्रारंभ में आवंटित शुष्क गोदी की अवधि से अधिक अवधि तक शुष्क गोदी को कब्जाये रखता है तो किराया प्रभार ऐसे अतिरिक्त समय तक रहने की अवधि के लिए ऊपर (i) से (iii) में निर्धारित दर से दोगुणी उगाही की जायेगी अथवा निम्नलिखित स्लैबों के अनुसार अधिग्रहण की पूरी अवधि के लिए अनुपातिक वृद्धिशील प्रभार जो भी अधिक हो, प्रभारित किये जायेंगे:					
vii)	यदि पोत को ड्राई डक की मांग हो किन्तु ड्राई डॉकिंग प्रोग्राम के अनुसार निर्धारित समय पर डक के लिए तैयार नहीं है, कोई प्रभार नहीं वसूला जाएगा बशर्ते ड्राई डॉकिंग के निरस्तीकरण/स्थगन की संसूचना (डॉकिंग के दिन को छोड़कर) डॉकिंग के निर्धारित समय से 2 दिन पहले दी जाए। ऐसे मामले में विदेशी/तटीय मामले में क्रमशः निरस्तीकरण शुल्क					

	57.75 यूएस डॉलर/रु. 2310/- वसूल जाएगा। तथापि, यदि कोई संसूचना नहीं दी जाती तो 5% अतिरिक्त प्रभार वसूल जाएगा जो ग्रहण किए जाने के प्रथम 10 दिन के दौरान प्रयोज्य दर पर गणना की जाएगी जो शुष्क गोदी में पोत द्वारा वास्तविक ग्रहण अवधि नहीं थी।		
एस.19.3	यदि पोत के अपने बनावट के कारण उसे विशेष कील ब्लॉक लगाना आवश्यक हो तो ऊपर के एस.19.2 (i) के अंतर्गत निर्धारित दर पर अतिरिक्त प्रभार वसूला जाएगा। यह उस अवधि के लिए होगा जो उन विशेष कील ब्लॉक्स के लगाने और हटाने में लगेगा। उपरोक्त के अनुसार ड्राई डाक के ग्रहण हेतु भाड़ा प्रभार की वसूली प्रयोज्य पीरियड ग्रुप के अनुसार की जाएगी।		
टिप्पणी:	बाह्य एजेंसी द्वारा स्पेशल कील ब्लॉकों को बिछाने के लिए, एस.19.3 पर यथा विनिर्दिष्ट निर्धारित दर लागू नहीं होगी क्योंकि सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध नहीं करवाई जाती है। तथापि, एस.19.2 में यथा विनिर्दिष्ट शुष्क गोदी किराया प्रभार बाह्य एजेंसी द्वारा स्पेशल कील ब्लॉक बिछाने के कार्य के दौरान लागू होंगे।		
एस.19.4	पुनः गोदी के प्रत्येक परिचालन अथवा इस प्रकार की आंशिक गतिविधि हेतु एस.19.1. में निर्धारित गोदी में ले जाना और गोदी से बाहर ले आना की दरों के अनुसार प्रभार लिया जाएगा।		
एस.19.5	प्रत्येक ब्लॉक के हटाने या पुनः पूर्व स्थिति में लाने के लिए प्रभार:		
विदेश-गामी पोत के लिए		अ.डा. 278.933	
तटीय पोत के लिए		रु. 7438.20	
एस.19.6	पोत के शुष्क गोदी में अवस्थान का समय उस समय से माना जाता है जब पोत के प्रवेश के पश्चात केसन को ठीक अवस्था में रखा जाता है और उस समय तक जब पोत गोदी खाली कर देता है।		
एस.19.7	यदि कोई पोत एनएस शुष्क गोदी सं. 1 में दूसरे पोत द्वारा दखल करने के कारण एनएस शुष्क गोदी सं. 2 में रोका जाता है तो जितने समय के लिए पोत को रुकना पड़ा उस समय के लिए साधारणतः शुष्क गोदी के कराए की बजाए एस 22.1 के क्रम सं. 1 में निर्धारित यथोचित मूरिंग प्रभार उगाही जाएगी।		
एस.19.8	जब एक से अधिक पोत एक ही शुष्क गोदी का प्रयोग कर रहे हैं और एक ही प्रचालन सुविधा का प्रयोग कर रहे हैं तो प्रत्येक पोत को एस-19.2 में निर्धारित दर पर 25% की छूट दी जाएगी। यह छूट तब भी लागू होगी जब शुष्क गोदी का केओपीटी के पोत के साथ प्रयोग किया जाए।		
एस.19.9	शुष्क गोदी क्रेन की सेवा मरम्मत तथा अन्य कार्यों के लिए निम्नलिखित दरों पर उपलब्ध किया जा सकता है: -		
क्रम सं.	उपस्कर की किस्म	विदेशगामी पोत दर अ.डा. में प्रति 8 घंटे पाली अथवा उसका भाग	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत के लिए ₹. में
1.	7 टन क्रेन से अधिक	557.87	11157.30
2.	7 टन क्रेन	223.15	5973.00
3.	6 टन तक क्रेन	111.57	2986.50
टिप्पणी:			
i)	क्रेन की सुविधा सुनिश्चित रूप से उपलब्ध होने पर मिलेगी और शुष्क गोदी के दखल के लिए या किराए प्रभार पर उसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।		
ii)	यदि किसी पाली में, केओपीटी की वजह से एक घंटे से अधिक की अवधि के लिए क्रेन उपलब्ध नहीं हो पाती है, किराया प्रभारों में यथानुपात घटौती की जायेगी। उपलब्धता में एक घंटे के एक भाग को उपलब्धता का पूरा घंटा माना जायेगा।		
एस.19.10	आपूर्ति की गई बिजली के लिए पोत केओपीटी को वास्तविक आपूर्ति का भुगतान करेगा।		
एस.20	दरमानों के भाग VI के अंतर्गत पोत संबंधी प्रभारों में रियायत		
एस.20.1	दरमानों के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार केवल शुष्क गोदी हेतु पहुंचने वाले पोत पत्तन देय, नौकर्षण व पायलटेज तथा बर्थ भाड़ा/मूरिंग भाड़ा प्रयोज्य दरमानों के 25% का भुगतान करेंगे। तथापि, 1000 जीआरटी तक ऐसे पोतों हेतु बर्थ, गोदी पल्लव, नदी मूरिंग तथा नदी लंगर पर पहुंचने की तारीख से पहले 20 दिनों हेतु कोई बर्थ किराया/मूरिंग किराया की उगाही नहीं की जाएगी। इसी तरह किसी प्रकार के पायलटेज की उगाही नहीं की जाएगी अगर 1000 जीआरटी तक पोत नदी पायलटों की सेवाओं की अपेक्षा किए बना ही पत्तन में प्रवेश करते हैं अथवा पत्तन से रवाना होते हैं, ऐसा भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के प्रावधानों के अंतर्गत प्रदान की गई छूट की शर्तों के मुताबिक है।		
एस.20.2	कार्गो डिस्चार्ज/यात्री के जहाज से उतरने के बाद शुष्क गोदी सुविधाएँ लेने वाले पोत बर्थ भाड़ा/मूरिंग भाड़ा दरों के मान के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार प्रयोज्य दरमानों के 25% का भुगतान करेंगे, ऐसा शिफ्ट से शिफ्ट तक तब होगा जब कि शुष्क गोदी हेतु पोत तैयार रहेंगा।		
एस.20.3	शिफ्टिंग प्रभार, अगर पोतों की शिफ्टिंग हेतु प्रयोज्य हो तो दरमानों के भाग VI में विनिर्दिष्ट के अनुसार प्रयोज्य दरमानों के 25% की उगाही की जाएगी।		

**भाग - VI****विदेश व्यापार में लगे हुए पोतों तथा तटीय व्यापार में लगे हुए पोतों संबंधी प्रभार**

एस.21	बर्थ किराया																						
एस.21.1	विदेशगामी पोत पर बर्थ किराया निम्नलिखित दरों पर उगाही किया जाएगा:																						
क्र. सं.	पोत का विवरण	प्रति घंटा प्रति जीआरटी दर																					
1.	विदेश व्यापार में लगे तथा क्र. सं. 4 में विनिर्दिष्ट के अलावा पोत (अमेरिकी मुद्रा में)	0.4378 सेंट परन्तु न्यूनतम अ.डा. 21.89 प्रति घंटा																					
2.	अंडमान तथा केओपीटी के बीच चलने वाले और क्र.सं. 4 में विनिर्दिष्ट के अलावा तटीय व्यापार में लगे हुए पोत (भारतीय मुद्रा में)	रु. 0.0666 परन्तु न्यूनतम रु.333.00/- प्रति घंटा																					
3.	अंडमान तथा केओपीटी के बीच तटीय व्यापार में लगे हुए पोत (भारतीय मुद्रा में)	रु. 0.0472 परन्तु न्यूनतम रु. 94.40/- प्रति घंटा																					
4.	प्रदर्शनी पोत के लिए	उपर्युक्त क्र.सं. 1 व 2 में विनिर्दिष्ट दरों की 50% पर उगाही जैसा भी मामला हो।																					
टिप्पणी:																							
i)	अगर पत्तन को आरोप्य नहीं कारणों से छुट्टी के दिन कार्य करने हेतु बुक किया गया कोई पोत काम नहीं करता है तो ऐसी बुकिंग के सामने जिन शिफ्टों में इसने काम नहीं किया उसके लिए बर्थ भाड़े की एस.21.1 में विनिर्दिष्ट दरों से दुगुनी उगाही की जाएगी।																						
ii)	जब भी किसी बर्थ को लेते हुए कोई पोत दोहरे/तिहरे होकर किसी दूसरे समुद्रगामी पोत के पीछे किनारे पर खड़े हों तो गैर-कार्यशील स्थिति में पोत के न होने पर इस प्रकार दोहरे/तिहरे पोतों से उपर्युक्त विनिर्दिष्ट बर्थ भाड़ा प्रभार का 50% की दर से प्रभार लिया जाएगा।																						
iii)	एचडीसी पर या किसी अन्य नदी तटीय जेटी पर या जहाज से उतरने के स्तर पर या मूरिंग के स्तर पर बार्ज जेटी/लंगरगाह जेटी दखल करते हुए मस्ययन जलपोत हेतु प्रति घंटा रु 22.00 की उगाही की जाएगी।																						
iv)	अगर कोई पोत पत्तन उपकरण की अनुपलब्धता या ब्रेक डाउन, या केओपीटी में बिजली चली जाने से या केओपीटी को आरोप्य किसी अन्य कारण से अचल हो जाता है पोत के अचल होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ भाड़ा प्रभार के समकक्ष छूट की स्वीकृति दी जाएगी।																						
v)	कार्गो कार्य की समाप्ति और तैयारी के संकेत के पश्चात्, यदि पोत को किसी अन्य बर्थ पर तैवहन की प्रतीक्षा के लिए शिफ्ट किया जाता है तो बर्थ किराया प्रभार 21.1 में विनिर्दिष्ट दर के 50 प्रतिशत की दर पर उगाहे जायेंगे, बशर्ते प्रतीक्षा नौवाहन ज्वार क अनुपलब्धता के कारण हो रही हो। रियायती बर्थ किराया अगले ज्वार तक प्रतीक्षा अवधि तक ही उगाहा जायेगा।																						
(vi)	एचडीसी में दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, यदि केओपीटी पर अनारोप्य कारणों से कार्गो कार्य पूरा होने के बाद गोदी के भीतर पोत निष्क्रिय रहता है:																						
	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>पोतों के विराम की अवधि</th><th>प्रस्तावित परिवर्तन</th></tr><tr><td>1</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे तक</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार</td></tr><tr><td>2.</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे के बाद 1 सप्ताह तक</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 2 गुना</td></tr><tr><td>3.</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 सप्ताह के बाद 1 माह तक</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 3 गुना</td></tr><tr><td>4.</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 माह के बाद 3 महीने तक</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 4 गुना</td></tr><tr><td>5.</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 3 महीने के बाद 6 महीने तक</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 5 गुना</td></tr><tr><td>6.</td><td>पोत कार्य के पूरा होने के समय से 6 महीने के बाद</td><td>मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 10 गुना</td></tr></table>	क्र.सं.	पोतों के विराम की अवधि	प्रस्तावित परिवर्तन	1	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार	2.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे के बाद 1 सप्ताह तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 2 गुना	3.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 सप्ताह के बाद 1 माह तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 3 गुना	4.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 माह के बाद 3 महीने तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 4 गुना	5.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 3 महीने के बाद 6 महीने तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 5 गुना	6.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 6 महीने के बाद	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 10 गुना	
क्र.सं.	पोतों के विराम की अवधि	प्रस्तावित परिवर्तन																					
1	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभार																					
2.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 72 घंटे के बाद 1 सप्ताह तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 2 गुना																					
3.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 सप्ताह के बाद 1 माह तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 3 गुना																					
4.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 1 माह के बाद 3 महीने तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 4 गुना																					
5.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 3 महीने के बाद 6 महीने तक	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 5 गुना																					
6.	पोत कार्य के पूरा होने के समय से 6 महीने के बाद	मौजूदा एसओआर के अनुसार सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का 10 गुना																					
एस.21.4	प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता प्रभार																						
	प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता के अनुसार पोतों हेतु बर्थिंग प्रभार की उगाही दरमानों के एस.21.1 के अनुसार बर्थ भाड़ा प्रभारों सहित निम्नलिखित दरों पर की जाएगी ।																						
प्राथमिकता बर्थिंग	बर्थ भाड़ा प्रभार के 75% के समकक्ष प्रभार जिसकी गणना बर्थ पर वास्तविक रुप से ठहरने की कुल अवधि हेतु की जाएगी बशर्ते कि न्यूनतम एक दिन का बर्थ भाड़ा प्रभार हो।																						
आउस्टिंग प्राथमिकता बर्थिंग	बर्थ भाड़ा प्रभार के 100% के समकक्ष प्रभार जिसकी गणना बर्थ पर वास्तविक रुप से ठहरने की कुल अवधि हेतु तथा एस. 24.11 के अंतर्गत दरों पर आउस्टेड पोतों के 'अंदर स्थानांतरण' तथा 'बाहर स्थानांतरण' हेतु शिफ्टिंग प्रभार ।																						
नोट	उपर्युक्त प्रभार (प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता) निम्नलिखित कोटियों के लिए प्रभारित नहीं होंगे :-																						

i)	रक्षा कार्गो ढोनेवाले, रक्षा प्राधिकारी द्वारा सीधे किराए पर लिए (इसके लिए रक्षा प्राधिकारी प्रमाणपत्र प्रस्तुत करेंगे) गए पोत।																																	
ii)	सञ्चायक दौरे पर आनेवाले रक्षा पोत																																	
iii)	महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका यात्रा के लिए किराए पर लिए गए पोत।																																	
iv)	पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्राप्त अन्य कोई भी पोत।																																	
v)	<p>विशिष्ट कार्गो ढोनेवाले, सामान्य नीति के तहत अनुरूप कार्गो के प्रहस्तन हेतु आरक्षित बर्थ में रखे गए पोत के लिए 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के एवज में कोई शुल्क प्रभारित नहीं होता है। तथापि, जब भी निर्दिष्ट कोटि के अंतर्गत कार्गो वाले पोत को 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' दिया जाएगा, पोर्ट 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने का, जो भी स्थिति हो, शुल्क की वसूली करेगा।</p> <p>किसी बर्थ पर किसी विशेष प्रयोक्ता को विशिष्ट सुविधा दिए जाने पर 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान किए जाने का शुल्क प्रभार्य होगा। यह शुल्क अन्य पोत पर भी प्रभार्य होगा यदि प्रयोक्ता विशेष को विशेष सुविधा देते हुए 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान कर बर्थ में पोत रखने की अनुमति दी गई हो।</p>																																	
vi)	'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने का शुल्क उन पोत से भी नहीं लिया जाता है, जो 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' की विशेष अनुमति प्राप्त होते हुए भी जो पोत सामान्य तौर पर अपनी बारी से बर्थ किए जाते हैं।																																	
vii)	'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने का शुल्क उन पोत से भी नहीं लिया जाता है, जो सरकारी अनुमोदन पर दीर्घावधिक लीज पर दिए गए बर्थ पर ठहराए जाते हैं एवं पट्टाधारक से संबंधित होते हैं। तथापि, अन्य प्रयोक्ता से संबंधित पट्टेवाले बर्थ पर 'प्राथमिकता/आउस्टिंग प्राथमिकता' की सुविधा प्राप्त कर पोत बर्थ किए जाने से यह शुल्क प्रभारित किया जाता है।																																	
viii)	भारत सरकार द्वारा जारी और प्राधिकरण द्वारा 4.12.2014 को राजपत्र संख्या जी-351 में अधिसूचित महापत्तनों पर तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग निम्नवत् निर्दिष्ट लागू होगी:																																	
	क) केओपीटी कम से कम एक बर्थ शुल्क बल्क/सामान्य कार्गो तटीय पोतों को प्राथमिकता बर्थिंग देगा ताकि पोतवणिक भारत के पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन को कार्गो का परिवहन कर सके उसके कार्गो का प्रस्तान स्थान और अंतिम गंतव्य स्थान चाहे कोई भी हो। यह महापत्तनों में पहले से विद्यमान तटीय थर्मल कोयले के प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ के यदि कोई है, अतिरिक्त होगा।																																	
	ख) केओपीटी रियायत करारों और प्राइवेट टर्मिनलों पर खिडकी बर्थिंग के वर्तमान आबंटन और पत्तनों द्वारा प्रचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता को ध्यान में रखते हुए तटीय कंटेनर पोतों को विशिष्ट खिडकी के माध्यम से प्राथमिकता बर्थिंग देगा।																																	
	ग) पीओएल/तटल कार्गो टैंकरों के विषय में ऐसी प्राथमिकताओं की वर्तमान प्रथा, जैसी विभिन्न पत्तनों पर प्रचलित है, जारी रहेगी।																																	
	घ) तटीय पोत, जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग दी जानी है, प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार देने को दायी नहीं होंगे।																																	
	ङ) उपरोक्तानुसार प्राथमिकता पर बर्थ किये गए तटीय पोत के अतिरिक्त, तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई प्रतिबंध नहीं होगा, यदि वह पत्तन का सामान्य बर्थिंग के अंतर्गत पात्र है।																																	
	च) तटीय पोत के तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों को भुगतान करने का दायी होगा चाहे वह प्राथमिकता बर्थिंग पर है अथवा अन्यथा।																																	
एस.21.5	यदि हल्दिया तेल जेटी पर कार्यरत कोई तरल बल्क कार्गो नीचे दिये गए बैचमार्क पम्पिंग दर प्राप्त करने में असफल रहता है तो पोत द्वारा एस 21 के अनुसार देय बर्थ किराया प्रभार के समकक्ष द्वांडिक बर्थ किराया प्रभारों का अतिरिक्त भुगतान करना होगा। बैचमार्क पम्पिंग दर:																																	
21.5.1	<table><tr><th colspan="3">एचडीसी में प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गो की बैचमार्क पम्पिंग दर</th></tr><tr><th>क्र.सं.</th><th>वस्तु</th><th>बैचमार्क पम्पिंग दर (मी.ट./घंटा)</th></tr><tr><td>1</td><td>एस्टिक एसिड</td><td>358</td></tr><tr><td>2</td><td>अमोनिया एनिड्रस</td><td>330</td></tr><tr><td>3</td><td>एविएशन टरबाइन फ्यूल</td><td>161</td></tr><tr><td>4</td><td>बेंजीन (निर्यात)</td><td>203</td></tr><tr><td>5</td><td>बेंजीन (एलएबी) (आयात)</td><td>322</td></tr><tr><td>6</td><td>बिटमन (निर्यात)</td><td>360</td></tr><tr><td>7</td><td>बिटमन (आयात)</td><td>193</td></tr><tr><td>8</td><td>बूटाडिन</td><td>159</td></tr><tr><td>9</td><td>बुटेन</td><td>306</td></tr></table>	एचडीसी में प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गो की बैचमार्क पम्पिंग दर			क्र.सं.	वस्तु	बैचमार्क पम्पिंग दर (मी.ट./घंटा)	1	एस्टिक एसिड	358	2	अमोनिया एनिड्रस	330	3	एविएशन टरबाइन फ्यूल	161	4	बेंजीन (निर्यात)	203	5	बेंजीन (एलएबी) (आयात)	322	6	बिटमन (निर्यात)	360	7	बिटमन (आयात)	193	8	बूटाडिन	159	9	बुटेन	306
एचडीसी में प्रहस्तित लिक्विड बल्क कार्गो की बैचमार्क पम्पिंग दर																																		
क्र.सं.	वस्तु	बैचमार्क पम्पिंग दर (मी.ट./घंटा)																																
1	एस्टिक एसिड	358																																
2	अमोनिया एनिड्रस	330																																
3	एविएशन टरबाइन फ्यूल	161																																
4	बेंजीन (निर्यात)	203																																
5	बेंजीन (एलएबी) (आयात)	322																																
6	बिटमन (निर्यात)	360																																
7	बिटमन (आयात)	193																																
8	बूटाडिन	159																																
9	बुटेन	306																																

10	बुटिन (बुटिलिन)	97
11	कास्टिक सोडा	251
12	सीबीएफएस (कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक)	672
13	कूड डेगमंड सोया बीन/सनफ्लावर ऑयल	450
14	कूड ऑयल	1854
15	कूड पाम आयल/आरबीडी पाम ऑयल	250
16	डीईजी (डाइथलिन ग्लाइकोल)	162
17	फरनेस ऑयल (निर्यात)	500
18	फरनेस ऑयल (आयात)	589
19	हाइ स्पीड डीजल	674
20	लाइट डीजल ऑयल	178
21	ल्यूबरिकेटिंग ऑयल	213
22	एमईजी (मोनोइथलिन ग्लाइकोल)	277
23	मिथाइल अल्कोहल	164
24	मिथाइल टेरट बुटिल इथर	319
25	मोटर स्प्रिट	175
26	नाप्टा	870
27	नाइट्रिक एसिड	241
28	पेरैक्सलिन	403
29	फास्फरिक एसिड	452
30	प्रोपेन	413
31	पीवाई गैस	397
32	रिफॉरमेट	405
33	बुटेन एवं प्रोपेन की स्टिमूलस उतराई	595
34	सल्फरिक एसिड	336
35	सुपिरियर केरोसिन ऑयल	225

जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंड:

उत्पादकता की गणना के प्रयोजन के लिए, पोत का कार्य समय कार्गो कार्य के पूरा होने तक समय में हॉल से गिनती किया जाएगा। विनिर्दिष्ट उतराई दर अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन निम्नवत लागू होगा:

(क) यदि पोत का कार्य समय (कार्गो कार्य के पूरा होने तक समय में होल्ड पर विचार करते हुए) 2 घंटे अथवा कम तक उपर्युक्त उत्पादकता मानदंडों के आधार पर विनिर्दिष्ट समय पार करता है तो जुर्माना वसूल नहीं किया जाएगा।

(ख) यदि पोत का कार्य समय (कार्गो कार्य के पूरा होने तक समय में होल्ड पर विचार करते हुए) 2 घंटे से अधिक उपर्युक्त उत्पादकता मानदंड के आधार पर विनिर्दिष्ट समय पोत के कार्गो परिचालन पूरे करने के लिए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभार के 2 गुना की दर से वसूल किया जाएगा।

(ग) यदि पोत की पंपिंग दर बेंचमार्क पंपिंग दर से अधिक होता है, तो प्रोत्साहन निम्नलिखित अनुसार उपलब्ध करवाया जाएगा:

यदि पोत का कार्य समय (कार्गो कार्य के पूरा होने तक समय में होल्ड पर विचार करते हुए) विनिर्दिष्ट समय से 2 घंटे से अधिक कम रहता है तो प्रोत्साहन बचत किए गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए लागू बर्थ किराया प्रभारों के 5 प्रतिशत की दर से भुगतान किया जाएगा। तथापि, 2 घंटे तक समय की बचत के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं होगा।

जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंडों के संबंध में प्रावधानों के लिए टिप्पणी:

(i) घंटों में विनिर्दिष्ट कार्य अवधि की गणना के लिए, कार्गो टनभार को पंपिंग दर मानदंडों से विभाजित किया जाएगा और इसकी परिचालनात्मक अभिलेखों से पता लगाये जाने वाले जलयान की अवधि की वास्तविक अवधि से तुलना की जाएगी।

(ii) ऊपर (i) में यथा-उल्लिखित कार्यनिष्पादन की गैर-उपलब्धि के लिए, जुर्माना जलयान के स्वामी/एजेंट पर अधिरोपित किया जाएगा। इसी तरह, उच्चतर प्रदर्शन अर्जित करने के लिए, प्रोत्साहन जलयान स्वामी/एजेंट के लिए प्रस्तावित दर पर



	<p>भुगतान किया जाएगा।</p> <p>(iii) यदि प्रोपेन और बुटेन छोटी अवधि के लिए एक साथ उतारे जाते हैं, बुटेन तथा प्रोपेन की साथ-साथ उतराई के लिए निर्धारित बेंचमार्क पम्पिंग दर जुमाना/प्रोत्साहन की गणना करने के लिए लागू होगा। तथापि, प्रोपेन तथा बुटेन अथवा एक के बाद एक कुछ अन्य कार्यों उतराई के लिए, समय में होल्ड से प्रथम कार्यों के पूरा हुए कार्य समय तक और पहले कार्यों के तैयार कार्य समय से दूसरे कार्यों के तैयार समय को जुमाने/प्रोत्साहनों की गणना के लिए सुविचारित किया जाता है। इसके अलावा, प्रोपेन तथा बुटेन से इतर कार्यों की साथ-साथ उतराई के मामले में, समय से होल्ड से तैयार कार्य समय (प्रथम कार्यों के लिए) और पहले/पूर्व कार्यों से तैयार कार्य समय (दूसरे कार्यों के लिए) का तैयार कार्य समय विचार किया जाना है।</p>									
एस.21.5.2	<p>बेंचमार्क पम्पिंग दर प्राप्त न कर पाने के कारण अथवा पोत आरोप्य किसी अन्य कारण से, पोत के नौवाहन में विलंब होता है और परिणामस्वरूप पोत के स्थान पर सैंडहैड/लंगरगाह से बर्थिंग के लिए बुलाये गये पोत को इस प्रकार विलंब होता है और उसे वापस सैंडहैड/लंगरगाह को भेजा जाता है, आने वाले पोतों की उक्त आवाजाही के लिए पाइलेटज/शिफ्टिंग प्रभार उस पोत से वसूल किये जायेंगे जो बर्थ में अधिक देर तक रहा होगा।</p>									
एस.21.6	<p><b>हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्यों के मामले में जलयान के गिरों का इस्तेमाल करते हुए परंपरागत बर्थों के लिए प्रोत्साहन/जुमाना के आधार पर कार्यनिष्पादन मानदंड।</b></p>									
एस.21.6.1	<p><b>विभिन्न परिदृश्यों के अधीन एचडीसी के बर्थ सं. 10 में प्रहस्तित कोयला, सीमेंट क्लिंकर, उर्वरक, जिप्सम, लौह अयस्क, चूनापत्थर, मेगनीज अयस्क तथा मेट कोक और अन्य शुष्क बल्क वस्तुओं के लिए कार्यनिष्पादन मानदंड निम्नवत् है:-</b></p>									
क्र. सं.	वस्तुएं	4 क्रेन 8 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	4 क्रेन 10 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	4 क्रेन 12 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	3 क्रेन 8 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	3 क्रेन 10 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	3 क्रेन 12 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	2 क्रेन 8 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	2 क्रेन 10 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं	2 क्रेन 12 सीवीएम ग्रेवों में फिट की जा सकती हैं
1	कोयला	5600	6900	8300	4200	5200	6200	2800	3500	4200
2	सीमेंट क्लिंकर	9800	12200	14600	7300	9200	11000	4900	6100	7300
3	डोलोमाइट	11100	13800	16600	8300	10400	12400	5600	6900	8300
4	उर्वरक	5200	6500	7800	3900	4900	5900	2600	3300	3900
5	जिप्सम	9800	12200	14600	7300	9200	11000	4900	6100	7300
6	लौह-अयस्क	13000	16200	19500	9800	12200	14600	6500	8100	9800
7	लौह अयस्क लम्प्स/ लौह अयस्क गुट्टिकाएं	15000	18700	22400	11200	14000	16800	7500	9400	11200
8	चूनापत्थर	9100	11400	13700	6900	8600	10300	4600	5700	6900
9	मेगनीज अयस्क	7800	9800	11700	5900	7300	8800	3900	4900	5900
10	मेगनीज स्लेग/सिलिको मेगनीज	19500	24300	29200	14600	18300	21900	9800	12200	14600
11	मेगनीसाइट	2800	3500	4200	2100	2700	3200	1400	1800	2100
12	मेट कोक	5200	6500	7800	3900	4900	5900	2600	3300	3900
13	मिलस्केल (आयरन-आक्साइड)	16200	20300	24300	12200	15200	18300	8100	10200	12200
14	ओलिवाइन सैंड/पाइरोक्सीनाइट	11100	13800	16600	8300	10400	12400	5600	6900	8300
15	पिंग-आयन	19500	24300	29200	14600	18300	21900	9800	12200	14600
16	कच्चा पेट्रोलियम कोक	5900	7300	8800	4400	5500	6600	3000	3700	4400
17	रॉक फास्फेट	11700	14600	17500	8800	11000	13200	5900	7300	8800
18	सल्फर	9100	11400	13700	6900	8600	10300	4600	5700	6900
19	चीनी	3700	4600	5500	2800	3500	4100	1900	2300	2800
20	सिलिका रेत	13000	16200	19500	9800	12200	14600	6500	8100	9800
21	सोडा एश	12000	15000	17900	9000	11200	13500	6000	7500	9000
22	नमक	7100	8900	10600	5300	6700	8000	3600	4500	5300

- (ii) **जुर्माना/प्रोत्साहन:**
- (क) बर्थ में पोट के विराम के लिए निर्धारित समय ऊपर यथा उल्लिखित बेंचमार्क के आधार पर गणना किया जाएगा।
- (ख) बर्थ में विनिर्दिष्ट समय अर्जित करने में विफलता अथवा सफलता के लिए, जुर्माना/प्रोत्साहन नीचे दिए गए प्रावधान के अनुसार लागू होगा:
- (i) यदि जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (वर्किंग बर्थ में बर्थिंग से पोट के परिचालन के पूरा होने तक के बीच का समय) उस वस्तु के लिए विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत (उच्चतर अथवा निम्नतर) के भीतर रहता है तो कोई जुर्माना/प्रोत्साहन वसूल/भुगतान नहीं किया जाएगा।
- (ii) यदि जहां जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (वर्किंग बर्थ में बर्थिंग से पोट के परिचालन के पूरा होने तक के बीच) उस वस्तु के लिए विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत से अधिक होता है तो जुर्माना जलयान के कार्गो परिचालन को पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त समय के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभावों के 2 गुना की दर से वसूल किया जाएगा।
- (iii) यदि जहां जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (वर्किंग बर्थ में बर्थिंग से पोट के परिचालन के पूरा होने तक के बीच) उस वस्तु के लिए विनिर्दिष्ट समय के 5 प्रतिशत से अधिक होता है तो जुर्माना जलयान के कार्गो परिचालन को पूरा करने में लगने वाले अतिरिक्त समय के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभावों के 2 गुना की दर से वसूल किया जाएगा।
- ऐसे मामलों में जहां जलयान की वास्तविक कार्य अवधि (पोट का परिचालन पूरा होने तक वर्किंग बर्थ में बर्थिंग के बीच समय) विनिर्दिष्ट समय से 5 प्रतिशत से अधिक कम रहता है तो प्रोत्साहन बचत किए गए प्रत्येक अतिरिक्त घंटे के लिए बर्थ किराया प्रभावों की दर पर भुगतान किया जाएगा।

**जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंडों के संबंध में प्रावधानों के लिए टिप्पणी:**

- (i) जुर्माना/प्रोत्साहन के परिकलन के लिए समय की गणना के प्रयोजन के लिए, एक घंटे का दशमलव पूरा घंटा माना जाएगा।
- (ii) पत्तन संबंधित अथवा मौसम संबंधित मुद्दों के लेखा पर जुर्माना/प्रोत्साहन की गणना करने और परिचालन रोकने के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिकलन में छूट होगी। ऐसी छूट नीचे सूचीबद्ध की गई है:-
- (क) बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध उपस्कर की खराबी/अनुपलब्धता।
- (ख) मौसम संबंधी रुकावट।
- (ग) पत्तन के लेखा पर बर्थों के बीच जलयानों का स्थानांतरण।
- (घ) 30 मिनट की अधिकतम अवधि तक प्रत्येक मसौदा सर्वेक्षणों के लिए उपभोग हुआ समय।
- (ड.) कोई अन्य कारण जोकि पोट, आयातक/निर्यातक अथवा हैंडलिंग एजेंट के नियंत्रण से बाहर हो।

एस.21.7	<b>रिपोर्टिंग स्टेशनों/उतराई स्थलों पर लंगरगाह/दंडात्मक प्रभार की वसूली:</b>								
एस.21.7.1	<p>पोट को बुलाये जाने और पाइलट के आवंटन के बाद भी, यदि पोट पोट/आयातक/निर्यातक पर आरोप्य कारण से पत्तन अथवा उतराई स्थल पर आने से इंकार करता है तो लंगरगाह प्रभार निम्नलिखित दरों पर वसूलीयोग्य होंगे:-</p> <table border="1"> <tr> <td>निष्क्रिय समय</td><td>लागू दंडात्मक प्रभार</td></tr> <tr> <td>पोतों के आने के बाद प्रथम 48 घंटों के लिए</td><td>पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 10 प्रतिशत।</td></tr> <tr> <td>48 घंटे के बाद और 96 घंटे तक</td><td>पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 25 प्रतिशत।</td></tr> <tr> <td>96 घंटे के बाद पाइलट के बोर्ड होने तक</td><td>पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 50 प्रतिशत।</td></tr> </table> <p>टिप्पणी: निष्क्रिय अवधि उस समय से मानी जाती है जब पोट प्रारंभ में बुलाया जाता है और वास्तविक पाइलट बोर्डिंग समय तक।</p>	निष्क्रिय समय	लागू दंडात्मक प्रभार	पोतों के आने के बाद प्रथम 48 घंटों के लिए	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 10 प्रतिशत।	48 घंटे के बाद और 96 घंटे तक	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 25 प्रतिशत।	96 घंटे के बाद पाइलट के बोर्ड होने तक	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 50 प्रतिशत।
निष्क्रिय समय	लागू दंडात्मक प्रभार								
पोतों के आने के बाद प्रथम 48 घंटों के लिए	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 10 प्रतिशत।								
48 घंटे के बाद और 96 घंटे तक	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 25 प्रतिशत।								
96 घंटे के बाद पाइलट के बोर्ड होने तक	पोट को प्रारंभ में बुलाये जाने से प्रतीक्षा की संपूर्ण अवधि के लिए एसओआर के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभावों का 50 प्रतिशत।								
एस.21.8	<b>केओपीटी में कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के मामले में कार्यनिष्पादन मानदंड आधारित प्रोत्साहन/जुर्माना, लंगरगाह प्रभार:</b>								
एस.21.8.1	<p><b>केओपीटी में कोलकाता डॉक प्रणाली(केडीएस) में प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो के लिए बेंचमार्क उत्पादकता</b></p> <table border="1"> <tr> <td>कोयला</td><td>1500</td></tr> <tr> <td>औद्योगिक नमक</td><td>1400</td></tr> </table>	कोयला	1500	औद्योगिक नमक	1400				
कोयला	1500								
औद्योगिक नमक	1400								

<p><u>जुर्माना/प्रोत्साहन मानदंड:</u></p> <p>(क) प्रत्येक आगमन के लिए, जलयान बर्थ विराम वस्तु विशिष्ट उत्पादकता मानदंड तथा पोत के पार्सलआकार के आधार पर गणना किया जाएगा।</p> <p>(ख) यदि कोई जलयान उस वस्तु के लिए निर्धारित समय के 5 प्रतिशत (अधिक या कम) के भीतर रुकता है तो कोई जुर्माना/प्रोत्साहन की वसूली/भुगतान नहीं किया जाएगा।</p> <p>(ग) यदि जहां वास्तविक बर्थ विराम विनिर्दिष्ट समय से 5 प्रतिशत अधिक रहता है, तो बर्थ में खर्च अतिरिक्त घंटों की संख्या बर्थ किराये के दोगुना जुर्माना लगाया जाएगा।</p> <p>(घ) यदि जहां वास्तविक बर्थ विराम विनिर्दिष्ट समय से 5 प्रतिशत कम रहता है तो बचत किए गए अतिरिक्त घंटों की संख्या बर्थ किराये के 1 गुना पर प्रोत्साहित किया जाएगा।</p> <p>(ड.) पत्तन संबंधित अथवा मौसम संबंधित मुद्दों के कारण परिचालन के किसी रोक, जुर्माना/प्रोत्साहन के प्रयोजन के लिए प्रत्येक जलयान द्वारा अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन के परिकलन में छूट दी जाएगी। ऐसी छूट में शामिल होंगे: (i). बर्थ में पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाये गए उपस्कर की खराबी/अनुपलब्धता।</p> <p>(ii) मौसम संबंधित रूकावटें (iii) पत्तन के लेखा पर बर्थों के बीच जलयानों का स्थानांतरण। (iv) पत्तन के लेखा पर नौचालन के लिए पोत के तैयार होने के बाद नौप्रस्थान में कोई विलंब जैसे पाइलट/टग अनुपलब्धता, ज्वारभाटीय परिस्थितियां।</p> <p>(v) जलयानों के लिए निर्धारित मानदंडों के भीतर ड्राफ्ट सर्वेक्षण दिशानिर्देश के रूप में, अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षण के अधिकतम 30 मिनट प्रति पार्टी अनुमत होगा। ड्राफ्ट सर्वेक्षणों में खर्च होने वाला कोई अतिरिक्त समय बर्थ विराम में सुविचारित किया जाएगा। जहां कहीं व्यावहारिक हो, बहु पार्टी परेपण के मामले में, सामान्य सर्वेक्षक नियुक्त किए जाते हैं ताकि अंतरिम ड्राफ्ट सर्वेक्षणों के दौरान नुकसान हुए समय को कम किया जा सके। पोत एजेंट/आयातकों को अवश्य समन्वय तथा पत्तन को सूचित करना चाहिए। अन्य कारणों से कोई रूकावटें कार्यनिष्पादन मानदंडों की गणना के लिए अलग नहीं रखे जाने चाहिए जब तक कि बोर्ड द्वारा विशेष रूप से अनुमोदित नहीं किया जाता है।"</p>			
<b>एस.22</b>	<b>मूरिंग / एंकरेज प्रभार</b>		
एस.22.1	जब विदेशगामी पोत को केडीएस /एचडीसी के डॉक बॉय/रिवर मूरिंग या अन्य किसी मूरिंग/ एंकरेज में मूर/एंकर किया जाता है तो निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रभारित किए जाते हैं :-		
<b>क्र.सं.</b>	<b>पोत का विवरण और अधिग्रहण का स्थान</b>	<b>दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग विदेशी ट्रेड में विनियुक्त पोत के लिए (अ.डा. में)</b>	<b>दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत के लिए</b>
1.	किसी डॉक बॉय में मूर किए गए पोत	0.2112 सेंट	रु. 0.0355
2.	किसी रिवर मूरिंग / अन्य किसी मूरिंग में मूर किए गए पोत	0.1056 सेंट	रु. 0.0175
3.	किसी रिवर एंकर या अन्य किसी एंकर में लंगर डाले पोत	0.0616 सेंट	रु. 0.0088
<b>एस.23</b>	<b>विविध:</b>		
एस.23.1	विविध सेवाओं के लिए विदेशगामी पोत से निम्नलिखित दरों पर प्रभार वसूले जाएंगे :		
<b>क्र.सं.</b>	<b>सेवाएं</b>	<b>विदेशी ट्रेड में विनियुक्त पोत (अ.डा. में)</b>	<b>तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत (रु. में)</b>
1.	मांग पर विशेष कार्य हेतु लांच	175.33 प्रति घंटा	5785.86 प्रति घंटा
2.	फायर फ्लोट का किराया	1753.29 प्रति दिन	57858.57 प्रति दिन
3.	स्किन गोताखोर / गैस मास्क गोताखोर का किराया	17.53 प्रति घंटा	578.59 प्रति घंटा
4.	ट्रेस गोताखार का किराया	350.66 प्रति घंटा	11673.35 प्रति घंटा
5.	गोताखोरी संबंधी कार्य हेतु नियुक्त अतिरिक्त श्रमिक	5.26 प्रति मैन घंटा	173.58 प्रति मैन घंटा
6.	स्वच्छ जल की आपूर्ति (अपेक्षित मैनपावर की आपूर्ति सहित):		
	क) क) पाइपलाइन के द्वारा	9.82 प्रति 1000 लिटर	324.09 प्रति 1000 लिटर
	ख) ख) वाटर वार्ज के द्वारा	12.28 प्रति 1000 लिटर	405.01 प्रति 1000 लिटर
7.	विजली की आपूर्ति	0.455 प्रति इकाई जमा 54.78 अमेरिकी डॉलर का संस्थापन प्रभार	15.06 प्रति इकाई जमा रु. 635.25 का संस्थापन प्रभार
8.	यात्री वाहक पोत के लिए अतिरिक्त प्रभार	254.00 प्रति पूर्ण नौचालन अथवा 127.05 प्रत्येक लैग के लिए	8766.45 प्रति पूर्ण नौचालन अथवा 4383.23 प्रत्येक लैग के लिए

9.	गोदी/तेल जेट्टियों/बार्ज जेट्टियों/आईडब्ल्यूएआई जेट्टी/कोई अन्य जेट्टी अथवा हल्दिया लंगरगाह तक लंगरगाह प्वाइंट में फेन्डरों के जाने-आने सहित) न्यूमेटिक फेन्डर उपलब्ध करवाने के लिए सेवा।  <b>टिप्पणी:</b> यदि फेन्डरों को उपर्युक्त विनिर्दिष्ट क्षेत्रों से इतर किसी स्थान में तैनात किए जाने की अपेक्षा होती है तो फेन्डरों के उपयोग के स्थान पर जाने तथा वापिस परिवहन के लिए अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, ऐसे मामले में, फेन्डरों की सुरक्षा के लिए उपयुक्त गारंटी केओपीटी को भेजने की आवश्यकता हो सकती है।	127.05 प्रति फेन्डर प्रतिदिन	4192.65 प्रति फेन्डर प्रतिदिन		
एस.23.2	एस.23.1 से क्रमांक 1 से 5 के अंतर्गत किसी मांग के निरसन के लिए उस सेवा विशेष पर प्रयोज्य दर का 10% शुल्क प्रभारित किया जाएगा।				
एस.23.3	<b>पी ओ एल टैंकर/ केओपीटी में प्रहस्तन किए जानेवाले अन्य पोत के बैलास्ट-वाटर ट्रिटमेंट के लिए निम्नलिखित दर पर शुल्क प्रभारित होगा: -</b>				
<b>पोत का आकार</b>		<b>विदेशी ट्रेड में विनियुक्त पोत (अ.डा. में)</b>	<b>तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत (रु. में)</b>		
पोत 5000 जीआरटी तक		841.58 प्रति पोत	27772.12 प्रति पोत		
पोत 5000 जीआरटी से 20000 जीआरटी तक का पोत		1577.96 प्रति पोत	52072.71 प्रति पोत		
पोत 20000 जीआरटी से अधिक		7889.81 प्रति पोत	260363.57 प्रति पोत		
एस.23.4	एस.23.3 के अंतर्गत किसी मांग के निरसन के लिए उस सेवा विशेष पर प्रयोज्य दर का 20% शुल्क प्रभारित किया जाएगा।				
<b>पोत का टोवेज एवं पायलटेज</b>					
एस.24.1	सैंडहेड से कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान पर सीधे या आगम यात्रा के समय किसी अन्य स्थान से होते हुए पायलटिंग तथा पुनः सीधे या प्रस्थान यात्रा के समय सैंडहेड तक लौटने में पायलटिंग शुल्क निम्नलिखित दर से प्रभारित होगा :-				
	क्र. सं.	<b>विवरण</b>	<b>30000 जीआरटी तक के लिए</b>	<b>30000 से अधिक एवं 60000 तक जीआरटी के लिए</b>	<b>60000 से अधिक जीआरटी के लिए</b>
	1	<b>विदेशी व्यापार में लगे पोत</b>	94.020 सेंट परन्तु न्यूनतम 4701.00 अमेरिकी डॉलर	28206.09 अमेरिकी डॉलर + 75.216 सेंट प्रति जीआरटी 30001 से 60000 जीआरटी तक	50770.83 अमेरिकी डॉलर + 65.813 सेंट प्रति जीआरटी 60000 से अधिक जीआरटी पर
	2	<b>तटीय व्यापार में लगे पोत</b>	रु. 17.357 प्रति जीआरटी परन्तु न्यूनतम रु. 86,785.00	रु. 520707.00 + रु. 13.8861 प्रति जीआरटी 30001 से 60000 जीआरटी पर	रु. 937289.00 + रु. 12.1503 प्रति जीआरटी 60000 से अधिक जीआरटी पर
	3	<b>केवल अंडमान और केओपीटी के बीच चलनेवाले पोत</b>	रु. 16.5534 प्रति जीआरटी परन्तु न्यूनतम रु. 33107.00	रु. 496601.00+ रु. 13.237 प्रति जीआरटी 30001से 60000 जीआरटी पर	रु. 893723.00 + रु. 11.572 प्रति जीआरटी 60000 से अधिक जीआरटी पर
एस.24.2	सैंडहेड से वास्तविक जेटी या सागर /डायमंड हार्बर एंकरेज अथवा डायमंड हार्बर से नीचे किसी अन्य रिवर एंकरेज तथा लौटने के लिए, लेकिन कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान में पायलटेज की आवश्यकता नहीं हो तो पायलटेज में ऊपर एस.24.1 में निर्दिष्ट दर पर 25% की छूट की अनुमति है।				
एस.24.3	सैंडहेड से केवल हल्दिया एंकरेज तथा लौटने के लिए, लेकिन कोलकाता डॉक सिस्टम या हल्दिया डॉक कंप्लेक्स के किसी स्थान में पायलटेज की आवश्यकता नहीं हो तो पायलटेज में एस.24.1 में निर्दिष्ट दर पर 20% की छूट की अनुमति है।				
एस.24.4	आगमन और प्रस्ताव यात्रा के लिए एस.24.1 में निर्दिष्ट दर का 50% प्रयोज्य होगा।				
एस.24.5	भारतीय पत्तन अधिनियम, 1908 की धारा 31 के उपबंधों के तहत निदेशक, मेरिन विभाग से रिवर पायलट की सेवाओं से				

	छूट की स्वीकृति प्राप्त कर प्रवेश करने वाले और निकलने वाले पोत पर इनवार्ड जर्नी या आउटवार्ड जर्नी, जैसा भी मामला हो, के लिए न्यूनतम शुल्क सहित ऊपर लिखित दरों में 30% की छूट दी जाएगी।								
एस.24.6	टोविंग टग/लांच, यदि हो, सहित फिशिंग ट्रालर/विदेशी बजरा/तटीय बजरा के पायलटिंग हेतु ऊपर एस.24.1 तथा एस.24.4 में उल्लिखित दरों, जो भी स्थिति हो, का 50% प्रभारित किया जाएगा।								
एस.24.7	जब कोई पोत एक ही यात्रा में कोलकाता डॉक सिस्टम और हल्दिया डॉक कंप्लेक्स में आता है तो आवक यात्रा के लिए शुल्क वह डॉक सिस्टम वसूलेगा जहाँ पोत पहले आता है और प्रस्ताव यात्रा के लिए दूसरा डॉक सिस्टम शुल्क की वसूली करेगा।								
एस.24.8	एचडीसी एवं बज बज /सागर/ डायमंड हार्बर/ रायचक या केडीएस के किसी स्थान पर पोत की आवाजाही के लिए, बशर्ते यह एस.24.1 में यथानिर्दिष्ट आगम या प्रस्ताव यात्रा का हिस्सा नहीं होता हो, तो प्रत्येक मूवमेंट के लिए टोवेज तथा पायलटेज एस.24.1 में उल्लिखित दर का 40% होगा और वही डॉक वसूलेगा जहाँ से यात्रा प्रारंभ होगी।								
एस.24.9	<p>केडीएस और एचडीसी आने के बाद जब किसी पोत को कार्गो/कंटेनर के कार्य हेतु अन्य डॉक सिस्टम में न जाते हुए सैंडहेड में जाने की आवश्यकता हो तो पूरी यात्रा के लिए टोवेज तथा पायलटेज एस.24.1 में निर्दिष्ट दर का 1.5 गुणा होगा। उक्त 50% अतिरिक्त टोवेज तथा पायलटेज की वसूली वह डॉक सिस्टम करेगा जहाँ पोत सैंडहेड होते हुए अंतिम रूप से पहुँचता है।</p> <p>टिप्पणी:</p> <p>i) यदि कोई पोत सागर, मिडलटन, ग्रासपर इंटरमीडिएट, ईडन, अपर आकलैंड और कई बार केओपीटी पर आरोप्य परिचालन संबंधी तथा नैविगेशन कारण से सैंडहेडों के माध्यम से एचडीसी तथा केडीएस के बीच आने जाने के समय 50 प्रतिशत अतिरिक्त टोवेज तथा पाइलटेज वसूल नहीं किया जाएगा।</p> <p>ii) यदि पोत सैंडहेड के माध्यम से एचडीसी एवं केडीएस के बीच आते-जाते हैं तो 50 प्रतिशत पाइलटेज वसूल नहीं किया जाएगा यदि ऐसे आवागमन का कारण केओपीटी की परिचालनात्मक/नैविगेशन संबंधी आवश्यकता है।</p> <p>iii) निम्नलिखित के लिए स्पष्टता के लिए माना जाएगा:</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>वसूल किया जाने वाला टोवेज तथा पाइलटेज</th></tr><tr><td>केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए उसी नौचालन में सैंड हेडों के माध्यम से केडीएस तथा एचडीसी दोनों में आगमन और कोई अन्य कारण नहीं।</td><td>प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%</td></tr><tr><td>केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए सैंड हैंडों के माध्यम से एचडीसी में उतारे अथवा चढ़ाये अथवा आने के लिए सागर अथवा अन्य लंगरगाह पर आने वाले पोत और कोई अन्य कारण नहीं।</td><td>प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%</td></tr></table>			विवरण	वसूल किया जाने वाला टोवेज तथा पाइलटेज	केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए उसी नौचालन में सैंड हेडों के माध्यम से केडीएस तथा एचडीसी दोनों में आगमन और कोई अन्य कारण नहीं।	प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%	केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए सैंड हैंडों के माध्यम से एचडीसी में उतारे अथवा चढ़ाये अथवा आने के लिए सागर अथवा अन्य लंगरगाह पर आने वाले पोत और कोई अन्य कारण नहीं।	प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%
विवरण	वसूल किया जाने वाला टोवेज तथा पाइलटेज								
केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए उसी नौचालन में सैंड हेडों के माध्यम से केडीएस तथा एचडीसी दोनों में आगमन और कोई अन्य कारण नहीं।	प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%								
केवल ईडन चैनल प्राप्त करने के लिए सैंड हैंडों के माध्यम से एचडीसी में उतारे अथवा चढ़ाये अथवा आने के लिए सागर अथवा अन्य लंगरगाह पर आने वाले पोत और कोई अन्य कारण नहीं।	प्रत्येक गोदी प्रणाली द्वारा 50%								
एस.24 के लिए टिप्पणी:									
(i) कोई अतिरिक्त टोवेज और पाइलटेज प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि यह पत्तन पर आरोप्य कारणों के परिणामस्वरूप होता है जैसे लॉक/जेटी/बर्थ संबंधित समस्या के कारण पोतों की अस्वीकार्यता, लॉक गेट/पत्तन मशीनरी खराब होना, टग/मूरिंग आदि की अनुपलब्धता।									
(ii) अतिरिक्त टोवेज तथा पाइलटेज के मामले में मौसम संबंधित अथवा रीवरलाइन चैनल संबंधित कारणों के परिणामस्वरूप, एसओआर के एस.24.1 के अनुसार 40 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त टोवेज एवं पाइलटेज वसूल किया जाएगा।									
(iii) अतिरिक्त टोवेज तथा पाइलटेज प्रभार में रेमिशन नहीं दिया जाएगा यदि यह पोत पर आरोप्य किसी कारण के परिणामस्वरूप होता है।									
एस.24.10	<b>शिफ्टिंग शुल्क</b>								
	पोर्ट की सुविधा को छोड़कर, विदेशगामी पोत की शिफ्टिंग के लिए निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रयोज्य होंगे:								
क्र.सं.	शिफ्टिंग का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रत्येक स्थानांतरण के लिए							
		विदेशी ट्रेड में विनियुक्त पोत (अ.डा. में)	तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत (रु. में)						
क)	केवल केडीएस और एचडीसी के अंदर	17.534 सेंट परन्तु न्यूनतम 175.33	4.384 परन्तु न्यूनतम रु. 4384.00/-						
ख)	केडीएस और एचडीसी के बीच	21.043 सेंट परन्तु न्यूनतम 210.397	5.260 परन्तु न्यूनतम रु. 5260.00/-						
<b>टिप्पणी:</b>									
i)	केडीएस से एचडीसी तक पोत की शिफ्टिंग या इसके विपरीत, उपर्युक्त दर पर शुल्क लिया जाएगा एवं प्रत्येक डॉक सिस्टम 50% शुल्क की पोत करेगा।								
ii)	पोर्ट की सुविधा हेतु पोत की शिफ्टिंग किए जाने पर कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।								

**उक्त प्रयोजनार्थ पोर्ट की सुविधा का अर्थ निम्नलिखित है :-**

i)	नौवहन और/या बर्थ की ओर जहाज को ले जाने के लिए डबल-बैंकड जहाज की शिफ्टिंग करना।		
ii)	जो जहाज शिफ्टिंग चार्ज दे रहा हो एवं आउस्टिंग प्राथमिकता प्राप्त हो तो उस जहाज की सुविधा के लिए किसी कार्यकारी बर्थ से दूसरे कार्यकारी बर्थ में शिफ्टिंग करना। आनेवाले जहाज को प्राथमिकता प्रभार की छूट प्राप्त हो और संगत जहाज बर्थ पर बेकार या कार्गो प्रहस्तन कार्य के बिना पड़ा हो तो ऐसी स्थिति में शिफ्टिंग को 'पोर्ट की सुविधा' माना जाएगा।		
iii)	एमओयू प्राथमिकता वाले जहाज की सुविधा के लिए वर्किंग बर्थ से दूसरे स्थान पर जहाज को ले जाना, बशर्ते उसी एमओयू के अंतर्गत वह प्राथमिकता मानदंड को पूरा करता हो जिसके अंतर्गत दूसरे जहाज को सुविधा मिली हो।		
iv)	एमओयू वाले बर्थ के दूसरे जहाज (उसी एमओयू के अंतर्गत सुविधा प्राप्त जहाज को छोड़कर) द्वारा उपयोग में लाने के कारण एमओयू सुविधा सहित आनेवाली जहाज को एमओयू वाले बर्थ से अलग बर्थ का आवंटन कर शिफ्टिंग किया जाना।		
v)	कार्गो प्राथमिकता प्राप्त जहाज की सुविधा के लिए जहाज को किसी वर्किंग बर्थ से दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना। पोत की कार्गो अग्रता का अर्थ है विशिष्ट कार्गो वहन करने वाली जहाज को बर्थ विशेष में हैंडल किया जाना।		
vi)	अग्रता प्राप्त किसी अन्य पोत की सुविधा के लिए जहाज को पास के बर्थ में शिफ्टिंग करना एवं जब तक पोत को शिफ्ट न किया जाए दूसरा पोत पासवाले बर्थ में लंबाई या दूसरे तकनीकी कारण से बर्थ नहीं किया जा सकता है।		
vii)	बर्थ की ड्रेजिंग, मरम्मत एवं रख-रखाव या पोर्ट के समरूप किसी अन्य कार्य के लिए जहाज को एक बर्थ/स्थान से किसी दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना।		
viii)	बीच में दूसरी जहाज को ठहराने के लिए कार्यरत जहाज की पुनर्व्यवस्था हेतु एक बर्थ/स्थान से दूसरे स्थान पर शिफ्ट करना।		
ix)	तूफानी मौसम की वजह से अन्य कार्यरत जहाज को अपने स्थान पर कार्य नहीं कर पाने के कारण उसके स्थान पर अन्य कार्ययोग्य जहाज को ठहराने के लिए जहाज की शिफ्टिंग करना।		
x)	उपयुक्त तरंग या एजेंट द्वारा पायलट की बुकिंग व्यवस्था के बावजूद पत्तन द्वारा पायलट उपलब्ध नहीं करने अथवा लॉक संबंधी समस्या होने के कारण नौवहन नहीं हो सकता कार्गो कार्य के पूरा होने के बाद बर्थ से प्रतीक्षा स्थान पर शिप की शिफ्टिंग करना।		
xi)	प्रतीक्षारत जहाज (अग्रता पर लाए गए जहाज सहित एवं एजेंट के अनुरोध पर विपत्तिग्रस्त जहाज को छोड़कर) की वर्किंग बर्थ में शिफ्टिंग।		
xii)	एमएचसी की खराबी की वजह से केडीएस में कंटेनर जहाज की किसी एमएचसी बर्थ से गैर-एमएचसी बर्थ में शिफ्टिंग करना।		
xiii)	कंटेनर जहाज को किसी आवंटित कंटेनर बर्थों से (एमएचसी अथवा गैर-एमएचसी- 1एनएसडी से 8 एनएसडी स्पैनिंग के लिए एनएसडी/केपीडी स्थित किसी अन्य गैर-कंटेनर बर्थ को किसी लैग में (आयात/निर्यात में) खाली कंटेनर प्रहस्तन के लिए शिफ्ट करना।		
xiv)	एमएचसी की खराबी के कारण जहाज को एक एमएचसी बर्थ से किसी दूसरी एमएचसी/गैर-एमएचसी बर्थ/ प्रतीक्षा स्थान पर शिफ्ट करने के साथ-साथ बर्थ/प्रतीक्षा स्थान से गियर वाले जहाज को एचडीसी पर कार्य करने के लिए उस एमएचसी बर्थ को शिफ्ट करना जहां एमएचसी खराब हो गया है।		
एस.24.11	एजेंट / जहाज के मालिक/ किराए पर लेनेवाले द्वारा बर्थ/बॉय/ रिवर मूरिंग/ एंकरेज से ढुलाई अवधि के लिए निर्धारित समय से 24 घंटा पहले पायलट की बुकिंग निरस्त करवाने से विदेशी व्यापार और तटीय व्यापार में लगे पोत पर क्रमशः प्रति निरसन 306.82 अमेरिकी डॉलर अथवा रु. 8007.00 की दर से निरसन शुल्क प्रभारित किया जाएगा। पायलट/ टग की अनुपलब्धता या कार्यक्षम नहीं होने के कारण गेट बंद होने या पोर्ट को मान्य अन्य किसी कारण से पायलट बुकिंग के निरसन के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।		
एस.24.12	परीक्षण पर पोत की गार्डेन रीच तक और उससे ऊपर तक पायलटिंग के लिए रु. 14611.00 की दर से तथा गार्डेन रीच से नीचे पायलटिंग के लिए रु. 36527.00 की दर से शुल्क प्रभारित किया जाएगा।		
एस.24.13	सैंडहेड पर लाइटरिंग ऑपरेशन करने के लिए मातृ पोत के लिए, विदेशगामी पोत के लिए प्रति जीआरटी 7.305 सेंट एवं तटीय वेसल के लिए प्रति जीआरटी रु. 1.96 की दर से समेकित शुल्क (एंकरेज सहित लेकिन खंड 25 के अनुसार पोर्ट देय छोड़कर) प्रभारित होगा। मातृ पोत से कार्गो उतरायी कर दूसरे पोर्ट में जाने वाले उन पोत के लिए वही दर लागू होगी।		
एस.24.14	एस.24.1, एस.24.4, एस.24.8 एवं एस.24.12 के अंतर्गत निर्धारित दरों में टग/ लांचर्स एवं पोत के मूरिंग / अनमूरिंग एवं यथावश्यक टर्निंग सेवाओं जहाज मालिक/ एजेंट/ किराएदार की विशेष मांग पर अतिरिक्त टग या लांचर सेवा उपलब्ध कराए जाने की स्थिति को छोड़कर, शामिल हैं।		
एस.24.15	जहाज मालिक/ एजेंट/ किराएदार की मांग पर कोलकाता पोर्ट ट्रस्ट टग्स/ डिसपैच पोत/ सर्वेक्षण पोत/ प्रदूषणरोधी पोत आदि के उपयोग के लिए निम्नलिखित दरों पर शुल्क प्रभारित किए जाएंगे:-		
क्र.सं.	विवरण	विदेशी ट्रेड में विनियुक्त पोत (अ.डा. में)	तटीय ट्रेड में विनियुक्त पोत (रु. में)
i)	1000 आईएचपी से अनधिक पोत के लिए	350.66 डॉलर प्रति घंटा परन्तु न्यूनतम 1051.97 डॉलर प्रति प्रचालन	9117.11 प्रति घंटा परन्तु न्यूनतम 27352.00 प्रति प्रचालन
ii)	1000 आईएचपी से अधिक पोत के लिए	438.33 डॉलर प्रति घंटा परन्तु न्यूनतम 1314.97 डॉलर प्रति	11396.39 प्रति घंटा परन्तु न्यूनतम रु. 34189.00 प्रति प्रचालन

		प्रचालन	
टिप्पणी:	अवधि की गणना प्रचालन के लिए पोत की रवानगी के समय से लेकर लौट आने के समय तक या दूसरे कार्य में लगाए जाने तक, जो भी पहले हो, होगी।		
एस.24.16	कोलकाता पत्तन न्यास टग / पोत का उपयोग साल्वेज ऑपरेशन के लिए किए जाने पर 25% अतिरिक्त शुल्क प्रभारित किया जाएगा।		
एस.24.17	मांग पर टोवेज सहायता/ साल्वेज प्रचालन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास टग/ पोत का उपयोग किए जाने की स्थिति में जहाज मालिक/ एजेंट को वास्तविक बीमा प्रीमियम एवं 20% अदा करना होगा। उस परिस्थिति में दुर्घटना होने पर किराएदार के प्रति विलंब शुल्क का दावा स्वीकार नहीं किया जाएगा।		
एस.25	<b>पत्तन देयताएं</b>		
एस.25.1	विदेशगामी पोत जो कोलकाता पोर्ट में प्रवेश करेंगे, उन पर निम्नलिखित दर पर पत्तन देय प्रभारित किया जाएगा। पत्तन में उस पोत के प्रत्येक प्रवेश के लिए भुगतान प्रभारित होगा।		
क्र.सं.	पोत का विवरण	दर प्रति जीआरटी	
i)	विदेशी व्यापार में लगे पोत	52.599 सेंट	
ii)	तटीय व्यापार में लगे पोत जो अंडमान और केओपीटी के बीच नहीं चलते हैं।	रु. 14.08	
iii)	तटीय व्यापार में लगे पोत जो अंडमान और केओपीटी के बीच चलते हैं।	रु. 8.135	
iv)	बैलास्ट में प्रवेश करनेवाले पोत जो पैसेंजर वाहक नहीं हैं।	उपर्युक्त क्र.सं. (i), (ii) एवं (iii) में विनिर्दिष्ट तत्संबंधी दरों का 75%	
v)	प्रवेश करने वाले वेसल जो उतरायी नहीं करते हों तथा कोई कार्गो या पैसेंजर नहीं लेते हैं (मरम्मत के लिए आवश्यक अनशिपमेंट एवं/या रि-शिपमेंट को छोड़कर)	उपर्युक्त क्र.सं.(i), (ii) एवं (iii) में विनिर्दिष्ट तत्संबंधी दरों का 50%	
vi)	सैंडहेड पर लाइटरिंग ऑपरेशन हेतु कार्यरत वेसल।	उपर्युक्त क्र.सं. (i), (ii) एवं (iii) में विनिर्दिष्ट तत्संबंधी दरों का 25%	
<b>टिप्पणी:-</b>			
i)	पृथक्कृत बैलास्ट वाले 'तेल टैंकर' पर पोर्ट ज्यूज के निर्धारण के लिए, 'अभ्युक्ति' कॉलम में यथासूचित घटाए गए टनभार हेतु इसका अंतरराष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र प्राप्त किया जाएगा।		
ii)	केडीएस एवं एचडीसी – दोनों पर आने वाले पोत के मामले में दोनों केडीएस एवं एचडीसी पोर्ट पर प्रयोज्य पोर्ट ज्यूज का 50% अदा करना होगा।		
iii)	उतराई प्रचालन के लिए सैंडहैडों को अटैंड करने वाले पोतों के मामले में जहां कार्गो ऐसे मातृ पोतों द्वारा उतारा जाता है, केओपीटी सीमाओं के भीतर किसी अनुमोदित स्थान पर बाद में नहीं उतारा जाता है, एस.25.1(vi) के प्रावधान लागू नहीं होंगे और पत्तन देयताएं एस.25.1(i) और एस.25.1(ii), जैसी भी स्थिति हो, के अनुसार वसूल की जाएंगी।		

**भाग- VII****अंतर्देशीय पोत एवं नोदक रहित पोत के लिए पोत संबंधी प्रभार**

एस.26	इस अध्याय के अंतर्गत दरें निम्नलिखित पर प्रयोज्य होंगी -		
	i)	सभी अंतर्देशीय पोत और नोदक रहित पोत ('विदेशगामी' अथवा 'तटीय' अथवा अंतर्देशीय अथवा अन्य पोतों को छोड़कर, जो समुचित प्राधिकारी द्वारा दी गई अनुमति/वितरण के अंतर्गत समुद्र में वहन की अनुमति दी गई हो)।	
	ii)	वास्तविक जेटी/सागर/किसी अन्य लंगरगाह में कार्यरत सभी बार्ज/नौकाएं/मोटर लांच और तत्पश्चात् उतरायी अथवा उसके विपरीत के लिए केडीएस अथवा एचडीसी को मूव करते हैं ('विदेशगामी' अथवा 'तटीय' के रूप में वर्गीकृत को छोड़कर)।	
एस.27	पोत पर रुकने का प्रभार		
एस.27.1	बर्थ/जेटी/डॉक बॉय/ या किडुरपोर डॉक-1, में कोई भी स्थान किडुरपोर डॉक-II नेताजी सुभाष डॉक, बज बज ऑयल जेटी, हल्दिया तेल जेटी, हल्दिया डॉक एचडीसी स्थित फ्लोरिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा का उपयोग करने वाले पोत पर निम्नलिखित दरों पर स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा -		
क्र.सं.	अवधि		दर रु. में
1.	200 टन से कम के पोत पर -		
	i)	प्रवेश की तारीख से 5 दिनों तक	46.20 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	ii)	6वें से 10वें दिन	91.30 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग

	iii)	11वें से 20वें दिन	272.8 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	iv)	21वें दिन से आगे	909.70 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
2.	200 टन और अधिक के पोत पर (एचडीसी में वर्थ सं. 18(ओ) के अपस्ट्रीम में फ्लोटिंग कार्गो प्रहस्तन सुविधा पर प्रहस्तित से इतर)		1.10 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग
3.	एचडीसी में वर्थ सं. 19 (ओ) में प्रहस्तित 200 टन और अधिक के अंतर्देशीय पोत		(i) <u>3000 तक जीआरटी वाला बार्ज:</u> रु. 5000.00 प्रति आगमन. (ii) <u>3001-5000 जीआरटी वाला बार्ज</u> रु. 8000.00 प्रति आगमन (iii) <u>5001-10000 जीआरटी वाला बार्ज</u> रु. 16,000.00 प्रति आगमन (iv) <u>10000 से अधिक जीआरटी वाला बार्ज</u> रु. 24,000.00 प्रति आगमन।
एस.27.2 केओपीटी के घोषित रिवरसाइड आईवीडब्ल्यू का उपयोग करने वाले पोत पर निम्नलिखित दरों पर स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा –			
क्र.सं.	विवरण		दर रुपए में
1.	नोदन रहित पोत पर		
	i)	4 टन क्षमता तक	28.60 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
	ii)	4 टन से अधिक क्षमता	73.70 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
2.	नोदन पोत पर		126.50 प्रति पोत प्रतिदिन अथवा उसका भाग
एस.27.3	केओपीटी के किसी अन्य रिवरसाईड जेटी /रिवर मूरिंग / रिवरसाईड लैंडिंग स्टेज का उपयोग करने वाले पोत पर, पर्यटक पोत / फेरी लांच को छोड़कर, रु.46.20 प्रति दिन की दर से स्टेयल प्रभार प्रभारित किया जाएगा।		
एस.27.4	केओपीटी के रिवरसाईड जेटी का उपयोग करने वाले पर्यटक पोत /फेरी लांच पर रु. 273.90 प्रति विजिट प्रति दिन की दर से प्रभार प्रभारित किया जाएगा।		
एस.28	डॉक टोल		
एस.28.1	परिवद्ध डॉक में प्रवेश के लिए पोत पर निम्नलिखित दर पर डॉक टोल की वसूली की जाएगी:-		
क्र.सं.	क्षमता	दर रुपए में	
1.	15 टन तक	364.10 प्रति पोत प्रति प्रवेश	
2.	15 टन और ऊपर	16.50 प्रति टन, परन्तु न्यूनतम 364.10 प्रति पोत डॉक टोल प्रभारों पर निम्नलिखित रियायतें अनुमत होंगी: 1000 टन से अधिक और 1500 टन- 10% के पोत के लिए 1500 टन से अधिक और 2000 टन- 15% के पोत के लिए 2000 टन से अधिक और 3000 टन- 20% के पोत के लिए 3000 टन से अधिक के पोत पर – शून्य	
एस.29	नोदन रहित पोत पर विविध शुल्क		
एस.29.1	रु 173.80 प्रति टन की दर से रजिस्ट्रेशन फीस प्रभारित की जाएगी, जो न्यूनतम रु. 1018.60/- एवं अधिकतम रु. 20366.50/- प्रति क्राफ्ट।		
एस.29.2	वार्षिक लाइसेंस फीस रु. 30.80 प्रति टन की दर से प्रभारित की जाएगी जो न्यूनतम रु. 611.60/- एवं अधिकतम रु. 20366.50/- प्रति क्राफ्ट।		
एस.29.3	लाइसेंस की मान्यता अवधि बढ़ाने के लिए वार्षिक लाइसेंस फीस का 25% प्रति माह की दर से शुल्क लिया जाएगा।		
एस.29.4	नोदन रहित पोत पर अन्य प्रभार निम्नलिखित दरों पर होंगे:-		
क्र.सं.	सेवाएं		दर रुपए में
1.	माझी लाइसेंस/ पैसेंजर क्राफ्ट के लिए लाइसेंस प्लेट/ डुप्लिकेट लाइसेंस		204.60 प्रति जारी करना
2.	रजिस्ट्री प्रमाणपत्र एवं लाइसेंस पर स्वामित्व परिवर्तन का अनुमोदन		1018.60 प्रति जारी करना
3.	महाभार प्रमाण-पत्र रजिस्ट्री प्रमाण-पत्र का डुप्लिकेट जारी करना		611.60 प्रति जारी करना
4.	मालिक के वर्कशॉप पर सर्वेक्षण करने की फीस :-		
	क)	पोर्ट सीमा के भीतर	रु. 30.80 प्रति टन परन्तु न्यूनतम



			रु. 1018.60/- और अधिकतम रु. 2037.20/- प्रति आगमन	
	ख)	पोर्ट सीमा के बाहर	रु. 61.60 प्रति टन परन्तु न्यूनतम रु. 4073.30/- और अधिकतम रु. 10183.80/- प्रति आगमन	
5.	विशेष निरीक्षण करने तथा प्रमाणपत्र जारी करने का शुल्क			
	i)	पोर्ट सीमा के अंदर निरीक्षण		
		क)	हल्दिया तक चलाने के लिए	2037.20
		ख)	विस्फोटक पदार्थ के वहन हेतु	2037.20
	ii)	पोर्ट सीमा के बाहर निरीक्षण		
		क)	हल्दिया तक चलाने के लिए	10183.80
ख)		विस्फोटक पदार्थ के वहन हेतु	10183.80	
6.	नए निर्माण के लिए ड्राइंग तथा प्लान की जाँच एवं अनुमोदन करने की फीस		4073.30 प्रति क्राफ्ट	
7.	निर्माण/पुनर्निर्माण के दौरान अंगोपयोग पद्धति द्वारा निरीक्षण तथा तकनीकी परामर्श देने की फीस			
	i)	पोर्ट सीमा के भीतर		
		क)	लकड़ी/गैर –धात्विक नाव	1018.60
		ख)	स्टील/धात्विक नाव	2037.20
	ii)	पोर्ट सीमा के बाहर		
		क)	लकड़ी/गैर –धात्विक नाव	4073.30
ख)		स्टील/धात्विक नाव	10183.80	
8.	मांझी पुस्तिका की आपूर्ति		51.70 प्रति कॉपी	
9.	दिशानिर्देश हेतु निर्देश पुस्तिका तथा निर्माण/पुनर्निर्माण एवं सर्वे की नियम पुस्तिका की आपूर्ति		408.10 प्रति कॉपी	
10.	पुनर्पंजीकरण शुल्क			
	क)	लकड़ी/गैर–धात्विक नाव	611.60 प्रति क्राफ्ट	
	ख)	स्टील/धात्विक नाव	2037.20 प्रति क्राफ्ट	
टिप्पणी:	यदि विशेष निरीक्षण सर्वे और वार्षिक लाइसेंसिंग सर्वे एक ही दिन किए जाते हैं तो वार्षिक लाइसेंसिंग सर्वे के लिए फीस नहीं ली जाएगी।			
एस.29.5	लाइसेंस का पुनर्नवीकरण नहीं कराने पर कोलकाता पोर्ट नियम, 1994 के नियम 83(2) के अनुसार दंड के रूप में लाइसेंस की अवधि समाप्त होने की तारीख से वार्षिक लाइसेंस फीस का दोगुना (कालातीत अवधि के लिए), न्यूनतम एक माह के लिए प्रभार लिया जाएगा।			
एस.30	अंतर्देशीय तथा नोदन रहित क्राफ्ट के लिए टोवेज एवं पायलटेज			
एस.30.1	यदि पोत को पत्तन से टोवेज एवं पायलटेज की सेवाओं की जरूरत हो, तो तटीय पोत के लिए (अंडमान के पोत को छोड़कर) एस.24.1 में यथानिर्धारित दर प्रभारित की जाएगी। ऐसे मामलों में डॉक टोल की अलग से उगाही नहीं की जायेगी। इसी प्रकार, शिफ्टिंग के लिए भी यदि पोर्ट सेवाएं देता है तो तटीय पोत के लिए एस.24.10 में यथानिर्धारित दर प्रभारित की जाएगी।			
एस.30.2	यदि पोत एस.30.1 में उल्लिखित पत्तन की सेवाएं नहीं लेता है तो एस.28.1 में उल्लिखित डॉक टोल प्रभार लिया जाएगा।			
एस.30.3	यदि इस दरमान के भाग द्वारा कवर किया गया कोई पोत कोई ऐसी सेवा प्राप्त करता है जिसके लिए इस भाग में कोई दर निर्धारित नहीं की गई है तो तटीय पोत पर प्रयोज्य दर लागू होगी।			
एस.31	केडीएस के टीटी शैड पर/फ्लाई एश के प्रहस्तन के लिए, केओपीटी द्वारा प्रचालित, समेकित प्रहस्तन प्रभार, सभी कार्गो तथा बार्ज सम्बंधित सेवाओं सहित, रु. 50.60 प्रति मी.ट. की दर पर वसूल किया जाएगा।			
दरमान के भाग- VII के लिए नोट				
दर मान के इस भाग के अंतर्गत टन का अर्थ होगा पोत का रजिस्टर्ड टन या सकल रजिस्टर्ड टन, बशर्ते अन्यथा परिभाषित नहीं किया गया हो। जहाँ रजिस्टर्ड टन या सकल रजिस्टर्ड टन अनुपलब्ध हो तथा मापन केवल घन मीटर में किया जाता है, उस हालत में प्रभारों की वसूली के लिए संपरिवर्तन गुणांक होगा – 1 घन मीटर = 0.36 रजिस्टर टन होगा।				

**भाग- VIII****स्लिपवे किराया प्रभार**

एस.32	स्लिपवे किराया प्रभार		
एस.32.	उत्तरी वर्कशॉप परिसर से लगे भूमि के बैक-अप के साथ स्लिपवे किराए पर लेने पर निम्नलिखित दर से प्रभार लिया जाएगा :-		
अवधि		दर प्रतिदिन रुपए में	
	स्लिपवे सं.1	स्लिपवे सं.2	स्लिपवे सं.3
1 से 10वाँ दिन	4070.00	2002.00	2145.00
11 वें दिन से आगे	3850.00	1925.00	2002.00

**भाग-IX****अंतर्देशीय कूड़ा पर्यटन के लिए प्रशुल्क**

एस.33	अंतर्देशीय कूड़ा पर्यटन के संवर्धन के लिए इनडेन्चर्ज मेमोरियल जेट्टी के प्रयोग के लिए प्रशुल्क	दर रु. में
एस.33.1	किसी पर्यटक/फेरी लांच के लिए समेकित प्रभार जिसका आकार कोई भी हो	12,000 प्रतिदिन विराम के प्रथम 12 घंटों अथवा उसके भाग के लिए
एस.33.2	खंड 34.1 में यथा उल्लिखित प्रारंभिक 12 घंटों के बाद	1,000 प्रत्येक अतिरिक्त घंटे अथवा उसके भाग के लिए

**भाग - X****अधिकृत सेवा प्रदाताओं के प्रभार**

**खंड 1 : बर्थ संख्या 6/ऑफ 6, 7/ऑफ 7 पर बर्थ किये पोतों से खाद्य तेलों की उतरायी के लिए फ्लोरिंग पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधा प्रशुल्क**

- (i) **खाद्य तेल की परिभाषा:** "खाद्य तेल का अर्थ पीएलएमओसी, एसबीओ, सोया तेल आदि (कच्चा और शोधित दोनों) है।
- (ii) बर्थ सं. 6/ऑफ 6/7/ऑफ 7 में बर्थ किए गए पोतों से फ्लोरिंग पाइपलाइन प्रहस्तन सुविधाओं द्वारा खाद्य तेलों के प्रहस्तन के लिए प्रभार:

वस्तु	इकाई दर रु. में प्रति मीट्रिक टन	
	विदेशी	तटीय
खाद्य तेल (कच्चा/शोधित)	3.52	2.11

**टिप्पणियाँ:**

यहाँ निर्धारित कार्यों प्रहस्तन प्रभार निम्न के संयुक्त प्रभार है:-

- (क) फ्लोरिंग पाइपलाइन को रखी गई स्थिति से पोजीशन में लाना और जहाज के साथ और तट पर आयातक के मनीफोल्ड के साथ फ्लोरिंग पाइपलाइन के साथ जोड़ना।
- (ख) संबंध वाल्वों को खोलना।
- (ग) कार्यों को पम्प करने के दौरान पाइपलाइन की पुष्टि।
- (घ) कार्यों उतरायी के पश्चात् जहाज और तट दोनों ओर से पाइप की डी-लैशिंग।
- (ङ) प्रत्येक प्रकार के तरल कार्यों की, फ्लोरिंग पाइपलाइन के माध्यम से, उतरायी के पश्चात् पाइपलाइन को पिगिंग प्रक्रिया के साथ कम्प्रेसर चला रहा कम्प्रेसर वायु के इंजेक्शन से साफ करना ताकि उसी/ भिन्न आयातक द्वारा उसी पाइपलाइन में मल्टी ग्रेड तरल कार्यों प्राप्त किया जा सके।
- (च) तरल कार्यों के छलकने/संदूषण की सफाई के सभी परिणामी प्रचालन, यदि कोई हो।
- इस संयुक्त प्रभार में जहाँ कहीं आवश्यक हो श्रमिकों और/अथवा उपस्करों की आपूर्ति भी शामिल है और अन्य सभी प्रकार के प्रभार जो दरमानों में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं है।

खण्ड 2. केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) स्थित शुष्क बल्क कार्गो के पहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली अंतरलदान सुविधा के लिए प्रशुल्क।

(i) 'अंतरलदान स्थान' की परिभाषा:

'अंतरलदान स्थान' का अर्थ पराद्वीप पत्रन न्यास की सीमाओं के अंतर्गत अधिसूचित क्षेत्र से है जो वर्तमान में अक्षांश 20 08 12" उत्तर रेखांश 087 14 00" पूर्व द्वारा निर्धारित स्थित के इर्द-गिर्द 2 नाटिकल मील के परास में फैला है, जिसका प्रयोग अनन्य रूप से अंतरलदान प्रचालनों के लिए किया जायेगा

(ii) मातृ पोत पर समुद्रीय प्रभार

अंतरलदान स्थानों पर अपेक्षित समुद्रीय सेवाओं जैसे टग सहायता, फैंडर्स के साथ-साथ सफाई सेवाओं की व्यवस्था के लिए अंतर सुविधा पर आने वाले मातृ पोतों पर सेवा प्रदाता द्वारा उगाहे जाने वाले प्रसार है:-

क्रम संख्या	पोत का विवरण	दर रु. में प्रति जीआरटी
1.	विदेश व्यापार में लगे पोत	30.39
2.	तटीय व्यापार में लगे पोत	18.23

(iii) अंतर लदान प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	दर रु. में प्रति मीट्रिक टन	
		विदेशी	तटीय
1.	तापीय कोयला / लौह अयस्क	214.57	214.57
2.	अन्य सभी शुष्क बल्क कार्गो	214.57	128.74

टिप्पणियां:

- (क) निर्धारित प्रभार मदर पोत कार्गो की उतराई और डॉटर पोत पर सीधे इसके स्थानांतरण अथवा मदर पोत से कार्गो की पहले ट्रांसलोडर पर उतराई और तत्पश्चात इसकी ट्रांसलोडर से डॉटर पोत पर लदाई, अथवा निर्यात के मामले में विलोमतः, स्टीवडोरिंग तथा सभी अन्य अनुषंगी सेवाओं सहित, के लिए समेकित प्रभार है।
- (ख) यह प्रभार 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' एवं केओपीटी के किसी अन्य क्षेत्र में ट्रांसलोडिंग परिचालन के लिए लागू होगा और ड्राफ्ट सर्वेक्षण रिपोर्ट के माध्यम से यथा निर्धारित, ट्रांसलोड की गई मात्रा पर लागू होगा।
- (ग) निर्धारित दर लाइसेंस करार में दिए गए फार्मूला के अनुसार परिकलित किए जाने वाले 26000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता का न्यूनतम स्तर अर्जित करने के लिए आधार दर है। उत्पादकता वार स्लैब दरें निम्नलिखित होंगी:-

(रु. प्रति मी.ट.)

मदर पोत और ट्रांसशिपर/डॉटर पोत के बीच कार्गो के स्थानांतरण की औसत दर	लौह अयस्क, ताप कोयला तथा अन्य विदेशी कार्गो के लिए अधिकतम दर	तटीय कार्गो (लौह अयस्क तथा ताप कोयला से इतर) के लिए अधिकतम दर
20000-21999	208.13	124.88
22000-23999	210.27	126.17
24000-25999	212.42	127.45
26000	214.57	128.74
26001-28000	215.64	129.38
28001-30000	216.71	130.03
30001-32000	217.78	130.67

**टिप्पणी:** मंदर पोत और ट्रांसशिपर/डॉटर पोत के बीच कार्गो के स्थानांतरण की औसत दर सूत्र द्वारा गणना की जाएगी।

**ओजीवी तथा ट्रांसशिपर के बीच और/अथवा ओजीवी तथा डॉटर पोत  
के बीच स्थानांतरित कुल कार्गो <sup>x 24</sup>  
कार्गो स्थानांतरण समय (घंटों में)**

कार्गो स्थानांतरण समय (घंटों में) (सीटीटी)	
(क)	सीटीटी मंदर पोत के स्वामी अथवा इसके एजेंट द्वारा हस्ताक्षरित किए जाने वाले तथ्यों के विवरण के आधार पर गिनती किया जाएगा। एसओएफ कार्गो स्थानांतरण दर के परिकलन के लिए विचार किए जाने के समय का उल्लेख करेगा।
(ख)	ऊपर दर्शाये गए अनुसार 26000 टन से कम के निष्पादन के लिए अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले दो हजार टनों के लिए 1 प्रतिशत और अथवा दूसरे दो हजार टनों के लिए आधार दर के 2 प्रतिशत तक कटौती की गई थी। तीन हजार टनों के लिए दर 3 प्रतिशत तक आधार दर में कटौती करते हुए निर्धारित की गई थी। इसी प्रकार, 20000 टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से कम निष्पादन तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिगणित किया जाएगा।
(ग)	यही कार्यपद्धति ऐसी उस स्थिति में परिवर्तन के साथ 26000 टन से अधिक संवर्धनात्मक अधिकतम दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी जिसमें आधार दर प्रथम दो हजार टनों के लिए 0.5 प्रतिशत, दूसरे दो हजार टनों के लिए 1 प्रतिशत और तीसरे दो हजार टनों के लिए 1.5 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। यही कार्यपद्धति 32000 टन से अधिक की गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी।
(घ)	शुल्क, जैसा समय-समय पर टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा, पीपीटी की सीमाओं के अधीन 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' पर मंदर पोत से इसके पारादीप पत्तन को परेषण के लिए, तक ट्रांसलोड किए गए कार्गो पर वसूल किया जाएगा। मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्टों द्वारा यथा-निर्धारित, केवल मंदर पोत से/को ट्रांसलोड किए गए कार्गो पर उक्त शुल्क वसूल किया जाएगा। शुल्क की मौजूदा दर जी.सं. 226 दिनांक 25 जुलाई 2014 द्वारा टीएएमपी की अधिसूचना के अनुसार रु. 10.00 प्रति मी.ट. है।
(ङ.)	मंदर पोत को ताजे पानी की आपूर्ति जैसी सुविधाओं के लिए, जिसे सेवा प्रदाता द्वारा केओपीटी से इसके स्रोतन द्वारा व्यवस्था करनी होती है, सेवा प्रदाता उनके द्वारा केओपीटी को किए गए भुगतान की वास्तविक लागत की वसूली करने के लिए हकदार होगा।
(च)	प्रशुल्क 1 अप्रैल 2014 और अनुवर्ती वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।"

**खंड 3: फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो स्थानांतरण प्रभार:**

क्र.सं.	वस्तु	इकाई	दर रूपयों में	
			विदेशी	तटीय
(1)	शुष्क बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	129.33	77.60
(2)	शुष्क बल्क कार्गो से इतर		227.84	136.70
टिप्पणियां	(i)	ऊपर निर्धारित प्रभार मंदर पोत से कार्गो की उतराई और आयात के मामले में अथवा निर्यात के मामले में विलोमतः, स्टीवडोरिंग तथा सभी अन्य संबंधित सेवाओं सहित, सीधे पोत/वार्ज में इसके स्थानांतरण के लिए समेकित प्रभार है।  यह प्रभार केओपीटी सीमा के भीतर फ्लोटिंग क्रेन सुविधा एवं किसी अन्य गहरे डुबाव वाले क्षेत्र की स्थापना के स्थान में फ्लोटिंग क्रेन परिचालन के लिए लागू होगा और मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट के माध्यम से यथा निर्धारित, फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग द्वारा उतारी/लादी गई मात्रा पर लागू होगा।		
	(ii)	पोतों के लिए लंगरगाह प्रभार एवं लंगरगाहों में कार्गो प्रहस्तन के लिए लागू अन्य वसूलियां, कुछ समय के लिए प्रभावी केओपीटी के दरमान के अनुसार, कोलकाता पत्तन न्यास को पोत स्वामी/कार्गो ब्याज द्वारा अलग से पोत द्वारा भुगतान किया जाएगा।		

कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क:		
निर्धारित दर लाइसेंस करार में दिए गए सूत्र के अनुसार 7920 टन प्रतिदिन की कार्गो स्थानांतरण दर का न्यूनतम स्तर अर्जित करने के लिए आधार दर है। उत्पादकता वार स्लैब दरें निम्नलिखित होंगी:-		
शुष्क बल्क कार्गो के लिए:		(दर रु. में प्रति मी.ट.)
कार्यनिष्पादन मानक टनों में	विदेशी	तटीय
8501-9000	135.88	81.53
7921-8500	132.56	79.54
<b>7920</b>	129.33	<b>77.60</b>
7919-7500	126.10	75.66
7499-7000	122.94	73.77
अन्य कार्गो के लिए:		(दर रु. में प्रति मी.ट.)
कार्यनिष्पादन मानक टनों में	विदेशी	तटीय
4726-5225	239.37	143.62
4225-4725	233.54	140.12
<b>4224</b>	227.84	136.70
4223-3725	222.14	133.29
3724-3225	216.59	129.95
<b>टिप्पणियां:</b>		
ऊपर दर्शाये गए अनुसार 7920 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 4224 टन (अन्य कार्गो के लिए) से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों की गणना के लिए, पहले पांच सौ टनों के लिए 2.5 प्रतिशत और दूसरे पांच सौ टनों के लिए 5 प्रतिशत तक घटाया गया था। इसी प्रकार, 7000 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 3225 टन (अन्य कार्गो के लिए) 3225 टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से कम कार्यनिष्पादन तदनुसार घटाते हुए गणना किया जाएगा।		
यही कार्यपद्धति 7920 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 4224 टन (अन्य कार्गो के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक संवर्धनात्मक अधिकतम दर की गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी और ऐसे मामले में आधार दर में प्रथम पांच सौ टनों के लिए 2.5 प्रतिशत, दूसरे पांच सौ टन के लिए 5 प्रतिशत वृद्धि की गई है। यही कार्यपद्धति 9000 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 5225 टन (अन्य कार्गो के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक दर भी गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी।		
कार्गो स्थानांतरण दर निम्नलिखित सूत्र के अनुसार डब्ल्यूडब्ल्यूडी आधार पर परिकलित की जाएगी:		
<b>मदर पोत तथा बार्जो/डॉटर पोतों के बीच स्थानांतरित कुल कार्गो x 24</b>		
कार्गो स्थानांतरण समय (घंटों में)		
कार्गो स्थानांतरण परिचालनों के पूरा होने के तत्काल बाद, और स्थानांतरण स्थल से मदर पोत (ओजीवी) के नौप्रस्थान से पूर्व, तथ्यों का विवरण मदर पोत (ओजीवी) के स्वामी और लाइसेंसधारी के फ्लोटिंग क्रेन तथा बार्जो/डॉटर पोत के अधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षर किया जाएगा और निम्नलिखित संबंधितों के बीच स्थानांतरण स्थल पर वितरित किया जाएगा:		
क) पोत के स्वामी/पोत के एजेंट		
ख) लाइसेंसधारी का प्रतिनिधि		
ग) बार्जो/डॉटर पोत का प्रतिनिधि .		
घ) परेषिती/परेषक, यदि ऐसा चाहें तो, एसओएफ पर हस्ताक्षर करने के लिए अपने एजेंट/प्रतिनिधि भी नियुक्त कर सकते हैं।		
फ्लोटिंग क्रेन प्रभारों के दरमान के प्रावधानों को पूरा करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन व्यवस्था के कार्यनिष्पादन मानक के निर्धारण के प्रयोजन के लिए कार्गो स्थानांतरण समय उक्त पक्षकारों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित एसओएफ के आधार पर सख्ती से गणना किए जाएंगे।		

	प्रशुल्क सीमाएं 1 अप्रैल 2016 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।
	अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी और ऊपर स्पष्ट किए गए अनुसार सूचकांकन के अधीन पंद्रह वर्षों के लिए लागू रहेंगी।

**खंड-4: स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क**

(i) हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स (एचडीसी) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क:

हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स, जिसे कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियम, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क जी.सं. 63 दिनांक 21 फरवरी 2017 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना अथवा प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उसका कोई संशोधन द्वारा शासित होगा।

(ii) कोलकाता डॉक प्रणाली (केडीएस) में स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क:

कोलकाता गोदी प्रणाली, जिसे कोलकाता पत्तन न्यास (स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन) विनियम, 2016 के अधीन ऐसा कार्य करने के लिए लाइसेंस जारी किया जाएगा, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंटों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क जी.सं. 79 नई दिल्ली, दिनांक 1 मार्च 2017 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना अथवा प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उसका कोई संशोधन द्वारा शासित होगा।

(iii) केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स (एचडीसी) में बार्ज प्रहस्तन और लंगरगाह/लाइटरज/टॉप अप स्थलों पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क:

केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्पलेक्स (एचडीसी) में बार्ज प्रहस्तन और लंगरगाह/लाइटरज/टॉप अप स्थलों पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन परिचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क जी.सं. 246 दिनांक 11 जुलाई 2019 द्वारा महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना अथवा प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उसके किसी संशोधन द्वारा शासित होगा।

**खंड-5: कंटेनरों पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार**

दिल्ली-मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरीडोर डेवलपमेंट कारपोरेशन द्वारा प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक्स डाटा बैंक सर्विस के लिए कंटेनरों पर अनिवार्य प्रयोक्ता प्रभार (एमआईसी) की वसूली जी.सं. 248 दिनांक 3 जुलाई 2018 अथवा प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित उसका कोई संशोधन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण की अधिसूचना द्वारा शासित किया जाएगा।

**खंड 6: फ्लोटिंग क्रेन द्वारा कार्गो स्थानांतरण प्रभार:**

क्र.सं.	वस्तु	इकाई	दर रूपयों में	
			विदेशी	तटीय
(1)	शुष्क बल्क कार्गो	प्रति मीट्रिक टन	219.18	131.51
(2)	कंटेनर	प्रति टीईयू	3562.31	2137.39
	<b>टिप्पणियां:</b>			
	(i) ऊपर निर्धारित प्रभार मदर पोत से कार्गो/कंटेनर की उतराई और आयात के मामले में अथवा निर्यात के मामले में विलोमतः, स्टीवडोरिंग तथा सभी अन्य संबंधित सेवाओं सहित, सीधे पोत/बार्ज में इसके स्थानांतरण के लिए समेकित प्रभार है।			
	यह प्रभार केओपीटी सीमा के भीतर फ्लोटिंग क्रेन सुविधा एवं किसी अन्य गहरे डुबाव वाले क्षेत्र की स्थापना के स्थान में फ्लोटिंग क्रेन परिचालन के लिए लागू होगा और मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट के माध्यम से यथा-निर्धारित, फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग द्वारा उतारी/लादी गई मात्रा पर लागू होगा। कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में, टीईयू में कंटेनरों की सं. ली जाएगी।			

(ii)	पोतों के लिए लंगरगाह प्रभार एवं लंगरगाहों में कार्गो के प्रहस्तन के लिए लागू घाटशुल्क तथा अन्य वसूलियां, लागू केओपीटी के दरमान के अनुसार, कोलकाता पत्तन न्यास को पोत स्वामी/कार्गो व्याज अलग-से भुगतान किया जाएगा।																		
कार्यनिष्पादन संबंधित प्रशुल्क:																			
निर्धारित दर लाइसेंस करार में दिए गए सूत्र के अनुसार 7920 टन प्रतिदिन की कार्गो स्थानांतरण दर का न्यूनतम स्तर अर्जित करने के लिए आधार दर है। उत्पादकता वार स्लैब दरें निम्नलिखित होंगी:-																			
शुष्क बल्क कार्गो के लिए:	(दर रु. में प्रति मी.ट.)																		
<table><tr><th>कार्यनिष्पादन मानक टनों में</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>8421-8920</td><td>230.14</td><td>138.09</td></tr><tr><td>7921-8420</td><td>224.66</td><td>134.79</td></tr><tr><td><b>7920</b></td><td><b>219.18</b></td><td><b>131.51</b></td></tr><tr><td>7919-7420</td><td>213.70</td><td>128.22</td></tr><tr><td>7419-6920</td><td>208.22</td><td>124.93</td></tr></table>		कार्यनिष्पादन मानक टनों में	विदेशी	तटीय	8421-8920	230.14	138.09	7921-8420	224.66	134.79	<b>7920</b>	<b>219.18</b>	<b>131.51</b>	7919-7420	213.70	128.22	7419-6920	208.22	124.93
कार्यनिष्पादन मानक टनों में	विदेशी	तटीय																	
8421-8920	230.14	138.09																	
7921-8420	224.66	134.79																	
<b>7920</b>	<b>219.18</b>	<b>131.51</b>																	
7919-7420	213.70	128.22																	
7419-6920	208.22	124.93																	
कंटेनरों के लिए:	(दर रु. में प्रति टीईयू)																		
<table><tr><th>कार्यनिष्पादन मानक टीईयू में</th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>581-680</td><td>3740.43</td><td>2244.26</td></tr><tr><td>481-580</td><td>3651.37</td><td>2190.82</td></tr><tr><td><b>480</b></td><td><b>3562.31</b></td><td><b>2137.39</b></td></tr><tr><td>479-380</td><td>3473.26</td><td>2083.95</td></tr><tr><td>379-280</td><td>3384.19</td><td>2030.52</td></tr></table>		कार्यनिष्पादन मानक टीईयू में	विदेशी	तटीय	581-680	3740.43	2244.26	481-580	3651.37	2190.82	<b>480</b>	<b>3562.31</b>	<b>2137.39</b>	479-380	3473.26	2083.95	379-280	3384.19	2030.52
कार्यनिष्पादन मानक टीईयू में	विदेशी	तटीय																	
581-680	3740.43	2244.26																	
481-580	3651.37	2190.82																	
<b>480</b>	<b>3562.31</b>	<b>2137.39</b>																	
479-380	3473.26	2083.95																	
379-280	3384.19	2030.52																	
<p><b>टिप्पणी:</b></p> <p>ऊपर दर्शाये गए अनुसार 7920 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 480 टीईयू (कंटेनर के लिए) से कम कार्यनिष्पादन के लिए अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर पहले पांच सौ टन के लिए 2.5 प्रतिशत और दूसरे पांच सौ टन के लिए दर में आधार दर के 5 प्रतिशत तक कम की गई थी और कंटेनरों के लिए, आधार दर प्रथम एक सौ टीईयू के लिए 2.5 प्रतिशत और दूसरे एक सौ टीईयू के लिए आधार दर के 5 प्रतिशत तक कटौती की गई थी। इसी प्रकार, 7000 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 200 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से कम कार्यनिष्पादन तदनुसार आधार दर कम करते हुए परिगणित किया जाएगा। यही कार्यपद्धति 6920 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 280 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक संवर्धनात्मक अधिकतम दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी और ऐसे मामले में आधार दर में पहले पांच सौ टन के लिए 2.5 प्रतिशत, आधार पर दूसरे पांच सौ टन के लिए 5 प्रतिशत और कंटेनरों के लिए आधार दर में पहले एक सौ टीईयू के लिए 2.5 प्रतिशत और दूसरे एक सौ टीईयू के लिए दर में आधार दर के 5 प्रतिशत तक वृद्धि की गई थी। यही कार्यपद्धति 8920 टन (शुष्क बल्क कार्गो के लिए) और 680 टीईयू (कंटेनर के लिए) प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से अधिक दर की गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी।</p> <p>कार्गो स्थानांतरण दर निम्नलिखित सूत्र के अनुसार डब्ल्यूडब्ल्यूडी आधार पर परिकलित की जाएगी:</p> <p><b>मदर पोत और बार्ज/डॉटर पोतों के बीच स्थानांतरित कुल कार्गो/कंटेनर x 24</b> कार्गो/कंटेनर स्थानांतरण समय (घंटों में)</p> <p>कार्गो स्थानांतरण परिचालनों के पूरा होने के तत्काल बाद, और स्थानांतरण स्थल से मदर पोत (ओजीवी) के नौप्रस्थान से पूर्व, तथ्यों का विवरण मदर पोत (ओजीवी) के स्वामी और लाइसेंसधारी के फ्लोटिंग क्रेन तथा बार्ज/डॉटर पोत के अधिकृत प्रतिनिधियों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षर किया जाएगा और निम्नलिखित संबंधितों के बीच स्थानांतरण स्थल पर वितरित किया जाएगा:</p> <p>क) पोत के स्वामी/पोत के एजेंट ख) लाइसेंसधारी का प्रतिनिधि</p>																			

	<p>ग) बार्ज/डॉक्टर पोत का प्रतिनिधि</p> <p>घ) परेपिती/परेषक, यदि ऐसा चाहें तो, एसओएफ पर हस्ताक्षर करने के लिए अपने एजेंट/प्रतिनिधि भी नियुक्त कर सकते हैं।</p> <p>फ्लोटिंग क्रेन प्रभारों के दरमान के प्रावधानों को पूरा करने के लिए फ्लोटिंग क्रेन व्यवस्था के कार्यनिष्पादन मानक के निर्धारण के प्रयोजन के लिए कार्गो स्थानांतरण समय उक्त पक्षकारों द्वारा विधिवत् हस्ताक्षरित एसओएफ के आधार पर सख्ती से गणना किए जाएंगे।</p>
	<p>प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी 2019 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।</p>
	<p>अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी और ऊपर स्पष्ट किए गए अनुसार सूचकांकन के अधीन पंद्रह वर्षों के लिए लागू रहेंगी।</p>

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 13th March, 2020

**No. TAMP/34/2019-KOPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the revised Scale of Rates and Performance Standards disposing of the proposal received from the Kolkata Port Trust for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/34/2019-KOPT

**Kolkata Port Trust**

---

Applicant

### QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

### ORDER

(Passed on this 20<sup>th</sup> day of February 2020)

This case relates to the proposal received from the Kolkata Port Trust (KOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The KOPT vide its letter dated 8 July 2019 has filed a proposal for general revision of its SOR.

2.2. As per Clauses 3.2. and 3.3 of the Tariff Policy, 2018 the KOPT had hosted the said proposal in its website for comments of users/ user organisations. Based on the proposal as hosted by KOPT in its website, some of the users/ user organisations have furnished their comments. The said comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has responded to the comments of the users/ user organizations. The proposal of the KOPT was internally scrutinized in the office. Additional information/ clarifications were sought from the KOPT. The KOPT has responded to the additional information/ clarifications. A joint hearing in this case was held on 27 August 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

3. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the KOPT for general revision of its SOR.

4. The Order passed by this Authority is in the process of notification in the Gazette of India which is likely to take some more time for notification. This Authority desires that the revised SOR and Performance Standards may come into force without waiting for notification of the Speaking Order. Therefore, this Authority notifies the revised SOR and Performance Standards of the KOPT immediately which is attached as **Annex**. The revised SOR will come into force after expiry of 30 days from the date of notification of this Order in the



Gazette of India. The speaking Order passed by this Authority will be notified separately and communicated to the KOPT and the relevant users/ user organisations in due course of time.

5. The validity of the existing SOR of KOPT shall be in force for a period of 3 years from the effective date of implementation of this Order.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./05/2020]

## **ANNEXURE**

### **KOLKATA PORT TRUST** **SCALE OF RATES GENERAL**

<b>S.1</b>	<b>Short title of Commencement</b>
	The Scale of Tolls, Dues and Rates set out herein shall be called 'SCALE OF RATES' of the Kolkata Port Trust and charges shall be levied by Kolkata Port Trust in terms of provisions of the Scale of Rates.
<b>S.2</b>	<b>Definition</b>
	In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply.
(i)	'Board' shall have the same meaning as assigned to it in the Major Port Trust Act, 1963.
(ii)	'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Port or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority and/or any other vessel directed to be treated as 'Coastal' by Govt of India.
(iii)	'Day' in respect of Kolkata Dock System shall mean the period starting from 6.30 am of a day and ending at 6.30 am on the next day. 'Day' in respect of Haldia Dock Complex shall mean the period starting from 6 am of a day and ending at 6 am on the next day.
(iv)	'Demurrage' shall mean charges payable for storage of cargo within Port premises beyond free period as specified in the Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license/lease basis for storage of cargo.  <b>Note:</b> For storage of cargo at the areas allotted to any port user by KoPT on license /lease basis, provisions of Schedule of Rent shall apply during the entire period of occupation (i.e. till vacation) of the storage area by the port user.
(v)	'Foreign Going Vessel' shall mean any vessel other than coastal vessel, Inland vessel, boat and flat.
(vi)	'Full Container Load (FCL)' shall mean a container having cargo of a single Importer/Exporter.
(vii)	'Haldia Dock Complex (HDC)' shall mean the Oil Jetties, Other Jetties, Wharves and Berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorages.
(viii)	'Hazardous-I' shall mean the cargo categorized as Hazardous-I in the list of Hazardous Cargo adopted by the Board from time to time.
(ix)	'IWT Cargo'/'IWT Container' shall mean cargo/container, carried by Inland Vessel / barge/ boat/ flat through Inland Waterways but shall not include lighterage cargo/container.
(x)	'Inland Vessel' shall mean any vessel registered as such under the provision of the Inland Vessels Act, 1917.  <b>Note:</b> The charges leviable on 'Inland Vessels' will also be applicable on vessels operating through riverine route between Bangladesh and KoPT under protocol.
(xi)	'Kolkata Dock System (KDS)' shall mean Netaji Subhash Dock, Kidderpore Dock, Sandhead, Saugor, River Anchorages, River Moorings, Budge-Budge Petroleum Wharves, Inland Vessel's Wharves and all other establishments of KoPT, excepting those specifically under Haldia Dock Complex.
(xii)	'Kolkata Port Trust (KoPT)' shall mean the corporate entity and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
(xiii)	'Less than a Container Load (LCL)' shall mean a container having cargo of more than one Importer /Exporter.

	(xiv)	‘Lighterage Cargo’/ ‘Lighterage Container’ shall mean cargo/ container which the foreign going vessel/coastal vessel off-load/load at any river anchorage/mooring/ virtual jetty/ Sandhead into/ from smaller vessels/ Barges.
	(xv)	‘Month’ shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
	(xvi)	‘On Board handling Charges’ shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article / Package/ Container for rendering on board services by the port in the form of supply of manpower for loading / unloading operation.
	(xvii)	‘Overside Discharge/ Shipment’ shall mean the operation of unloading/loading of cargo/container ex/into vessel working at berth/ jetty/ dock buoy without passing through the quay at the time of discharge/ shipment operation.
	(xviii)	‘Over Dimensional Container’ shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard containers and/or needing special devices like slings, shackles, lifting beam, etc. Damaged Containers (including boxes having corner casting problem) and Container requiring special devices for lifting will also be classified as Over Dimensional Container.
	(xix)	‘Shore Handling Charges’ shall mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering shore services by the port in the form of supply of labour with/without equipment for transportation of cargo from hook point to stacking point (including loading at hook point), unloading of the same at the stacking point and subsequent loading for delivery, or vice-versa and in case of mechanical receiving of cargo shall also include charges for tipping of wagon by Wagon Tippler.
	(xx)	‘Shut out’ cargo shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port premises.
	(xxi)	‘TEU’ shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container.
	(xxii)	‘Transshipment’ shall mean transfer of cargo/container from a sea going vessel/barge to another sea going vessel/barge in the midstream or via shore for destination to other Port/Ports.
	(xxiii)	‘Wharfage’ shall mean the basic dues recoverable on all Cargo/ Container landed or shipped or transhipped within the port limit and approaches or passing through the declared landing stage of the port, whether portage was provided by the port or not and shall include hooking/unhooking operation on shore, where necessary.
	(xxiv)	‘Week’ shall mean 7 (seven) consecutive calendar days including holidays.
	(xxv)	Except the terms explicitly defined hereinabove, all other terms used in this Scale of Rates will have the same definition as in the MPT Act, 1963 and the Indian Ports Act, 1908 as amended from time to time.

S.3		General Principles
	(i)	The minimum weight/measurement chargeable shall be 1 tonne/1 CBM although the gross weight/measurement may be less than 1 tonne/1 CBM. In case where the charge is on weight basis and the gross weight is not an exact multiple of 100 Kgs, the same will be rounded off to the next higher multiple of 100 Kgs. Where the gross CBM includes decimals, the same should be rounded off to the next higher whole unit of CBM.
	(ii)	Rates applicable for a period/unit other than weight shall be applicable to the part of a period/ unit thereof.
	(iii)	Unless otherwise specified, if port equipment is used for landing/shipment of cargo / container from/into vessel or for any other purpose by the vessel, equipment charges specified in Section 16.1 shall be levied.
	(iv)	Cargo Related Charges shall be levied on the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents / Handling Agents except where specified otherwise, or in cases where Ship Owners/Steamer Agents agree to pay such charges. In case of Shipper’s own container, the owners of the cargo or their Clearing and Forwarding Agents/ Handling Agents can also pay the charges.
	(v)	All charges related to Load / Empty Containers including demurrage thereon shall be levied on Container Agents/ Main Line Operators (MLO).  However, after de-stuffing or prior to stuffing, the cargo related charges, if any, shall be levied on the owner of the cargo or his Clearing & Forwarding Agent / Handling Agent.
	(vi)	(a) Vessel related charges shall be levied on the Ship Owners/Steamer Agents. Wherever rates have been denominated in US Dollar terms, the charge shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to Indian Rupee at

			the reference rate published by Reserve Bank of India or the market buying rate notified by the State Bank of India. The date of entry of vessel into port limit shall be reckoned as the date for such conversion.
		(b)	Container related charges denominated in US dollar terms shall be collected in equivalent Indian Rupees based on the reference rate published by Reserve Bank of India or the market buying rate notified by the State Bank of India prevalent on the date of entry of the vessel in case of import containers; and on the date of arrival of the containers into port, in case of export containers.
	(vii)	(a)	The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
		(b)	The cargo /container related charges for all Coastal cargo/containers, other than Thermal coal, POL including Crude oil, Iron Ore, and Iron Ore Pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
		(c)	In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant cargo handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
		(d)	In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from /to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
		(e)	<p><b>Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate</b></p> <p>(i) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:</p> <p>(a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.</p> <p>(b) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.</p> <p>* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.</p> <p>(ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Special Period License issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.</p> <p>(iii) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in cargo related charges.</p> <p>(iv) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in cargo related charges.</p> <p><b>Note:</b> The provisions prescribed at (iii) and (iv) above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26</p>

			November 2015 and amendment Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.
		(f)	The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
	(viii)		In all cases where charges are levied in US Dollar terms, the exchange rate shall be reviewed once in every 30 days from the date of applicable exchange rate adopted initially in respect of storage charge for containers staying inside the Port for more than 30 days or in respect of vessel related charges for vessels staying in the Port for more than 30 days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
	(ix)		Samples, Catalogues and other articles for which Shipping Companies charge no freight and on which no Customs duty is payable, diplomatic mail bags, crew baggage and all goods meant for KOPT's use shall be exempted from payment of all cargo related charges.
	(x)		No charge shall be levied on stores/ provisions supplied on board KOPT crafts/ vessels.
	(xi)		No demurrage shall be charged for the days during which delivery cannot be effected due to strike by the Port employees provided the concerned Importer or his Authorized Agent files the complete delivery documents on payment of all Port charges prior to commencement of the strike.
	(xii)	(a)	Berth hire charge shall stop 4 hours after the time of the vessel's signalling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire charge shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities or non-acceptance of the vessel by HDC.
		(b)	There shall be penal berth hire equal to berth hire charge of one day for a false signal.
	(xiii)		Interest on delayed payments / refunds:
		(a)	The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, KoPT shall pay penal interest on delayed refunds.
		(b)	The rate of penal interest will be 15 % p.a. The penal interest rate will apply to both the KoPT and the port users equally.
		(c)	The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
		(d)	The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by KoPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
	(xiv)		Before classifying any cargo under "unspecified category" under the Wharfage schedule, the relevant Customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule.
	(xv)	(a)	<u>System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)</u>  (i) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.  (ii) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or Voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
		(b)	<u>Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate</u>  (i) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.  (ii) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.  (iii) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the

		<p>Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.</p> <p>(iv) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and another Indian port on west coast or vice versa, by a vessel through the territorial waters of Sri Lanka, whether or not calling any port in Sri Lanka in between and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges.</p> <p>(v) Coastal goods transported between an Indian port on east coast and a river port in India or vice versa, by a vessel through a route passing through the Bangladeshi waters and without change of vessel in terms Notification No.38/2018-Customs (N.T.) dated 11 May 2018 of Central Board of Indirect Taxes and Customs shall be eligible for concession in vessel related charges.</p> <p>(vi) (a) As per Clause 6 of the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement (given below), the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh are not to be treated as foreign going (FG) vessels.</p> <p>(b) Port and other charges:</p> <p>(i) Port dues to be levied by the Major Port Trust on the entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries and engaged in inter country trade, will be treated as domestic vessel engaged in coastal shipping and not as Foreign Going (FG) vessels.</p> <p>(ii) The Major Port Trust shall also on the vessels of the Republic of Bangladesh levy charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged from the coastal vessels. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping.</p> <p><b>Note:</b></p> <p>3) The provisions prescribed at (iv) and (v) above shall be subject to adherence to the provisions prescribed in the Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 and amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016.</p> <p>4) Provisions prescribed at (vi) above will be governed by Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement.</p>
	(xvi)	For all types of cargo, cargo related charges shall be levied on the gross weight of the consignment.
	(xvii)	For the purpose of charging, Shipper's Own Containers will be at par with the rates that of Marine Freight Containers.
	(xviii)	Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to KOPT.
	(xix)	<p>(a) Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of rates, KoPT would approach TAMP for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service adopting the tariff and performance standards, if any, fixed for comparable cargo /equipment/service in any other Major Port Trusts.</p> <p>If there is no rate available in any other Major Port Trusts or if the rate available is not representative enough of the proposed new cargo/service/facility, then the port would file the proposal for notification of tariff for the said new cargo/equipment/service with reference to optimal capacity assessed following the principles of 2008 guidelines or based on rated capacity or technical specification /facility /equipment.</p>

			If determination of tariff based on the above prescribed options is not possible, then KOPT after giving sufficient reasons would proposed rates based on cost plus 16% return formula.		
		(b)	Simultaneously with the submission of the proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.		
		(c)	The ad hoc rate to be operated and the performance standards to be applied in the interim period must be based on the approach in clause (a) above and it must be in consultation with the concerned users.		
		(d)	The final rate fixed by the TAMP for new cargo/service for which rate is not prescribed in the Scale of Rates of KOPT will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.		
	(xx)	(a)	The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts prescribed are floor levels. KoPT may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.		
		(b)	KoPT may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.		
		(c)	Provided that KoPT should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.		
	(xxi)		Taxes, Duties, etc. as may be levied by the State or Central Govt. or any legal/Statutory Authority from time to time, shall have to be paid extra.		
	(xxii)		In order to decongest ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessel related services as well as special discount will be offered in port charges for services rendered after regular hours.		
	(xxiii)	<b><u>ANNUAL ESCALATION (Except for SOR prescribed under Part – X)</u></b>			
		(a)	The SOR (except Part – X) is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 May 2020 subject to the either of KDS or HDC or both achieving the Performance Standards prescribed in below. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. In case any dock system is able to achieve the performance standard set for it and the other does not, then the dock system which is able to achieve the performance standard set for it would be eligible for the automatic annual indexation. In case any Dock System achieves the benchmark for any one for more than one activity but is not able to achieve the performance standard set for other activities, the concerned dock system would be eligible for the automatic annual indexation of the activity against which it is able to achieve the performance benchmark.		
		(b)	The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 May of the relevant year. The SOR indexed by the KOPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority.		
	(xxiv)	<b><u>PERFORMANCE STANDARDS</u></b> KOPT will endeavour to maintain the following performance standards during the validity of this Scale of Rates:			
		1	<b><u>CARGO RELATED SERVICES</u></b>	<b>KDS</b>	<b>HDC</b>
		(a)	Average Ship Berth Day Output (In tonnes)	4,248	8,201
		(b)	Average moves per hour (in TEUS) in respect of containers	21	21

		2	<b>VESSEL RELATED SERVICES</b>		
		(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	4.27	3.43
		(b)	Average Pre-berthing Time of Vessels (in days)	0.60	1.58

**PART- I****Charges on Break-bulk and Bulk Cargo**

S.4	<b><u>Wharfage:</u></b>	
S.4.1	Wharfage on <b>Foreign cargo</b> landed/shipped at any place within Kolkata Port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise: -	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in ₹. per tonne or part thereof (unless other unit is specified)</b>
<b>Liquids/ Gas handled through pipeline</b>		
1.	Crude Oil;	110.26
2	Ammonia ; Aviation Turbine Fuel; Furnace Oil; High Speed Diesel; Light Diesel Oil; Lubricating Oil; Superior Kerosene Oil; Motor Spirit; Paraxylene; Slack Wax; Ship's bunker; Bitumen; POL/POL products and any other liquid /gas having a flash point of 23 <sup>0</sup> C (73.4 <sup>0</sup> F) or above, if not otherwise specified;	110.26
3.	POL/POL Products or any other liquid /Gas having a flash point of less than 23 <sup>0</sup> C (73.4 <sup>0</sup> F), if not otherwise specified;	155.93 118.50
	(a) For quantity upto 50000 tonnes per Financial Year	
	(b) On the incremental quantity handled above 50000 tonnes per Financial Year	
4.	Naphtha; LPG; Butadiene; Butane; Butene; Benzene; Py Gas; Propane; Hexane ; N-Hexane, CBFS; Reformate;	118.50
5.	Ethylene Glycol; MEG (Mono-ethylene Glycol); Di-ethylene Glycol ; Ethyl Hexanol; Methyl Alcohol; Palm Stearin; Acids; Fatty Acids; Mineral Oil; Tallow; Alcohol; Ether; Caustic Soda;	89.19
6.	Vegetable Oils;	68.61
7	Molasses;	41.16
<b>Liquids handled other than through pipeline</b>		
8.	All liquids including ship's bunker	110.26
<b>Cargo handled through mechanical system</b>		
9.	Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode	59.28
10.	Thermal Coal	82.50
11.	All types of Coal not specified, Fertilizer; Fertilizer Raw Materials; Soda Ash and all other Dry Bulks;	165.00
<b>Cargo handled other than through mechanical system</b>		
12.	Salt, Fly Ash; Sand,	29.65
13.	Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode	29.65
14.	Limestone; Coking Coal; Petroleum Coke; Bauxite; Manganese Ore; All types of Coal / Coke / Ore not specified; Sponge Iron; Pig Iron; Gypsum; Mill Scale; All other Dry Bulk Cargo, not specified;	59.28
15.	Wheat; Rice; Pulses; Peas; Rapeseed; Cereals & their products ;Bulgur wheat; Corn Soya blend; Milk powder; Seeds of all kinds; Sugar (both raw and refined);Bran; Metallurgical Coke; News Print; Slag ; Cement; Clinker;	74.10
16.	Magnesite; Granite; All types of Scrap; Oil Cake; Bone & Bone Meal; Mica Block/flake/spitting/waste /scrap/ powder; Non ferrous metals of all kinds except ingots of Zinc/ Aluminum/Copper/Lead; Ammonium Sulphate; Ammonium Nitrate; Lead Concentrate; Plywood; Fire Bricks & other Refractory Materials; CI goods; Soda (Caustic or Ash);  Rock Phosphate, Sulphur & Other Fertilizer raw materials;	103.74

	<p>Murate of Potash (MOP), Di-Ammonium Phosphate (DAP), Urea and other Finished Fertilizers;</p> <p>Asphalt pitch (including Coal Tar pitch); Bitumen; Carbon Black;</p> <p>Spare Bags; Jute, Gunnies, Jute Products/ waste/caddies/twist/ cuttings; Hemp; Vegetable Fibers; Raw wool; Asbestos raw/fiber; Synthetic resin/ yarn/rag; Asbestos raw/ fibre; Cotton piece goods; Waste Paper; Wood Pulp; Shellac; Seedlac; Glass Sheet; Glass ware/products; Porcelain ware/products; Hides &amp; Skins; Hosiery Goods; Garment; Leather and its products;</p> <p>Ship Store; Dunnage;</p> <p>All other cargo not specified but handled in bags;</p>	
17.	Iron and Steel; Pipes & Tubes;	88.91
18.	Log, Timber, Veneer	155.60 per CBM or part thereof
19.	Car ; Any rubber tyred vehicle; Cargo moving equipment; Earth-moving equipment;	5927.65 per unit
20	All other cargo not covered above including Project Cargo, Project Equipment, Machinery & Spares	304.92

**Note:**

- The lower rate specified in S.4.1, Sl. No. 3(b) shall be allowed by way of refund against claim lodged by the Importer/Exporter after close of a Financial Year. The same shall be calculated separately for each Dock System not considering the quantity handled at the other Dock System. The claim should be accompanied by details of quantity handled vessel wise as well as payment particulars thereof.
- Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels.

S.4.2	Wharfage on <b>Coastal cargo</b> landed/shipped at/ from any place within Kolkata Port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise:-		
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in ₹. per tonne or part thereof</b>	
1	Crude Oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore, Iron Ore pellets	Same as the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1	
2	All other cargo	60% of the rates for Foreign Cargo as specified at S.4.1	
S.4.3	a) For Transshipment cargo handled at berth, wharfage is payable at 75% of the applicable rate for landing and 75% of the applicable rate for subsequent shipment. The applicable rates shall be the rates specified at S.4.1 or S.4.2 depending on whether the same is foreign or coastal at the time of discharge/shipment as per definition under S.2.		
	b) For Transshipment cargo handled at Sandheads/ Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, wharfage shall be levied at the rate of ₹.35.57/- per tonne or part thereof irrespective of the nature & description of the cargo.		
S.4.4	For Crude Oil/POL/POL product discharged at Sandheads /Virtual Jetty/any other anchorage point/ mooring, for subsequent landing at berth or vice-versa in case of shipment, only one full wharfage shall be levied, even if the cargo operation takes place at both the dock systems. Each dock system in such cases shall realize 50% of the applicable wharfage.		
S 4.5	For discharge/ shipment of cargo at Sandheads/ Virtual Jetty/ any other anchorage point/ mooring, other than the cargo specified at S.4.3(b) and S.4.4, wharfage shall be levied at the following rates:		
	<b>Description of operation</b>	<b>Charges leviable at Saugor/ Sandheads/ Virtual Jetty/ any other anchorage point/ mooring</b>	<b>Charges leviable at Jetty/ Berth of KDS/ HDC</b>
	(i)	(ii)	(iii)
	a) Dry Bulk cargo discharged at the at Saugor / Sandheads / Virtual Jetty/ any other	25% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2	100% of the consolidated rate as specified at S 4.12



	anchorage point/ mooring and proceed for subsequent unloading at Floating Cargo Handling Facilities upstream of Berth no. 18(o) at HDC or vice versa.		
	b) Dry Bulk Cargo and all other cargo, if discharged at Sandheads / Virtual Jetty / any other anchorage point and proceed for subsequent unloading to any Jetty/berth of KOPT (other than Floating Cargo Handling Facilities upstream of Berth no. 18(o) at HDC or any declared IVW) or vice versa:		
	i) Iron Ore; Iron Ore pellets;	90% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2.	7.40
	ii) Other than Iron Ore, Iron Ore pellets;	90% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2	29.65
	c) Dry Bulk Cargo and all other cargo, if discharged at Sandheads/ Virtual Jetty/ any other anchorage point and proceed for subsequent unloading to any declared IVW or vice versa	90% of the wharfage rate as specified at S 4.1 and S.4.2.	7.40
S.4.6	On IWT cargo loaded/unloaded at any Berth / Jetty/ declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage, unless otherwise specified in this Scale of Rates, shall be realised at the following rates :		
	<b>Sl. No</b>	<b>Place of operation</b>	<b>Rates in ₹. Per tonne or part thereof</b>
	1.	Berth/jetty meant for handling sea-going vessel	75 % of wharfage as specified at S.4.1
	2.	Declared Inland Vessel Wharves of KOPT	
	a)	Fly Ash	14.82
	b)	All Other cargo	29.65
S.4.7	a) Wharfage shall be levied separately by each dock system for cargo operation within their system, unless otherwise specified in this Scale of Rates.  b) In case of overside discharge of cargo from vessel, wharfage as per S.4.1 or S.4.2, as the case may be, shall be levied. For subsequent discharge of the said cargo at berth in the same dock system, 50% of the rate provided under S.4.1 or S.4.2, as the case may be, shall be levied in addition to the above.		
S.4.8	In case a cargo is unloaded / loaded at anchorages more than once, the wharfage shall be levied at 150% of the rate specified at S.4.1 and S.4.2 irrespective of number of handling done at various anchorages.  In addition, if such cargo is carried by barge/ boat/ flat or any other vessel for unloading/ loading at any berth/ jetty/ declared Inland Vessel Wharves belonging to port, wharfage shall be realised for such discharge/shipment at the rates specified against handling at Jetty/Berth of KOPT as per S.4.5 under column (iii).		
S.4.9	On shutout cargo /stock cargo, which are taken back from Port premises, 50% of wharfage shall be levied. In addition, if labour and / or equipment are/ is supplied by port for handling of cargo, on-board handling charges and/ or shore handling charges, as the case may be, shall be levied.  No additional wharfage shall be levied on shutout cargo if the same is subsequently shipped without being removed from port premises.		
S.4.10	Due to operational reasons, if any cargo is landed from a vessel for subsequent shipment by the same vessel, consolidated wharfage shall be levied @ ₹.148.19 per tonne or part thereof.		

S.4.11	On liquid cargo transferred through pipeline between HDC and KDS or from any other point to KDS/HDC or vice-versa, 50 % of the wharfage shall be levied at the dock system where it is so transferred.							
S.4.12	<p><b><u>Cargo Handling Charge for Dry Bulk cargo handled at Berth no. 19(o) at HDC:</u></b></p> <p>Consolidated Cargo Handling Charges involving Barge to Interim storage Transfer by use of Floating Crane &amp; conveyer System, Providing Pay loader on board, subsequent loading at interim storage and transfer from interim Storage to storage yard inside Dock and unloading of cargo there at.</p> <table border="1"> <tr> <th>Cargo classified under S.4.1.14</th><th>Cargo classified under S.4.1.15</th><th>Cargo classified under S.4.1.16</th></tr> <tr> <td>258.01</td><td>272.83</td><td>302.47</td></tr> </table> <p><b>Note:</b></p> <p>i) For handling of all coastal Cargo other than Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode 60% of the above rate will be applicable.</p> <p>ii) No other cargo charges shall be levied for handling at Berth No. 19(o) at HDC except for the charges mentioned at 4.12 and 6.4.</p>		Cargo classified under S.4.1.14	Cargo classified under S.4.1.15	Cargo classified under S.4.1.16	258.01	272.83	302.47
Cargo classified under S.4.1.14	Cargo classified under S.4.1.15	Cargo classified under S.4.1.16						
258.01	272.83	302.47						
S.5	<b>On board handling charges:</b>							
S.5.1	For on board services of loading/unloading operation (excluding provision of equipment) in respect of foreign cargo, charges at the following rates shall be levied on the vessel agents or importers/exporters or his clearing forwarding agent/handling agent.							
<b>Sl.No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in ₹. per tonne or part thereof, unless other unit is specified</b>						
1	Coking Coal, All types of Coal, Coke and Ore, Limestone, Other dry bulk cargo not specified, discharged/ shipped by use of Grab/ Magnet.	44.45						
2	Iron and Steel; Pipes & Tubes;	118.55						
3	All types of cargo handled in bags or drums;	51.87						
4	Log ; Timber ; Veneer ;	37.05 per CBM						
5	Car, any rubber tyred vehicle, cargo moving equipments or earth moving equipments when discharged / shipped by use of slings.	74.10 per unit						
6	All other cargo not specified under Sl. No. 1, 2, 3, 4 and 5 above	165.00						
S.5.2	On board handling charge on <b>Coastal cargo</b> landed/shipped at/ from any place within Kolkata Port Trust shall be levied at the following rates, except where specified otherwise:-							
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rates in ₹. per tonne or part thereof</b>						
1	<b>Crude oil, POL and POL products, Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets</b>	Same as the rates for Foreign Cargo as specified at S.5.1						
2	All other cargo	60% of the rates for Foreign Cargo as specified at S.5.1						
<b>Note for Section 5:</b>								
(i)	On board handling charge is not leviable in cases where wharfage is realised on cargo for handling through pipeline or for handling through mechanical system, as KoPT does not provide on board labour /equipment against such vessels.							
(ii)	For shifting of cargo on board without passing through the quay, 1.5 times of the applicable On board handling charges shall be levied.							
S.6	<b><u>Shore handling charge:</u></b>							
S.6.1	Shore Handling Charge for Foreign Cargo shall be levied at the following rates:							

	Sl. No.	Description	Rates in ₹. per tonne or part thereof	
			Shore Handling Services involving transfer of cargo from /to Hook Point to/from Storage point (including loading at hook point and unloading at storage point for imports and loading at storage point and unloading at hook point for export)	Shore Handling Service involving Loading at storage point for delivery or unloading at storage point during receiving
	(i)	(ii)	(iii)	(iv)
	1.	Bagged cargo and packages (where handling is entirely done manually by using hand carts only if necessary)	24.82	12.22
	2.	Iron and Steel; Pipes & Tubes;	119.15	58.69
	3.	All other break bulk cargo for which rates otherwise not specified— (per Pkg. Or Unit weight)		
		i) Less than 5 tonne	39.72	19.56
		ii) 5 tonne to less than 10 tonne	74.47	36.67
		iii) 10 tonne to less than 20 tonne	148.93	73.36
		iv) 20 tonne to less than 40 tonne	198.57	97.80
		v) 40 tonne and above	397.16	195.61
	4.	i) Tippling of Thermal Coal wagon by Wagon Tippler		82.50
		ii) Manual unloading of Thermal Coal Wagon		44.45
		iii) Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.	88.91	
		iv) Transfer of Thermal Coal (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point	88.91	
	5.	i) Tippling of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode wagon by Wagon Tippler		82.50
		ii) Manual unloading of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode Fines from Wagon		59.28
		iii) Transfer of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms	96.33	

			of iron ore handled in dry bulk mode (other than through mechanical system), from unloading point to Stack point, including loading at unloading point and unloading at Stack point.		
		iv)	Transfer of Iron Ore; Iron Ore pellets; Iron Ore lumps; Iron Ore Fines and all other forms of iron ore handled in dry bulk mode (other than through mechanical system), from stack point/ unloading point to Hook point, including loading at stack point/ unloading point and unloading at hook point.	96.33	
	6.	All types of dry bulk cargo not specified [other than the cargo landed from or shipped/ to be shipped through mechanical system]  (i) When the cargo landed at a berth is stored at the immediate back up area / of the same berth and finally delivered from the said storage area, or vice versa (in case of exports); without requiring additional loading/unloading and/or transportation over those covered under the definition of shore handling charge.   			

		and lime spraying.	
	b)	Despatch related services for road bound cargo, handled through MHC Berths of HDC.	3.17 per MT
S.6.4	<u>Shore Handling Operation of Cargo handled at Berth no. 19(o) at HDC :</u> Consolidated Charges towards Services at Storage Yard for Rail / Road bound Cargo including Heaping High Heaping, Loading for Delivery, Despatch Related Services and Cleaning and vice versa but excluding Weighment:		
		<b>Description</b>	<b>[₹.per MT]</b>
S.6.4.1	(a)	For Rail Bound cargo	77.41
	(b)	For Road Bound Cargo	64.08
	Note: In case weighment service is provided, rate as per S.16.1.6 shall be levied extra.		
Note for Section 6.			
i)	No Shore handling charge shall be levied where the services are not rendered by the port.		
ii)	In case the manual unloading of Thermal Coal wagon and/ or manual loading of Thermal Coal is done at the option of the Port, a rebate of 30% in the rates specified under Sl. No. 4 (ii), (iii) and (iv) of S.6.1 shall be allowed.		
S.7	<u>Demurrage on Cargo:</u>		
S.7.1	Demurrage shall be levied on Import cargo (other than containerised cargo) after allowing a demurrage-free period as specified below: -		
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>		<b>Demurrage-free period</b>
1.	Hazardous-I cargo		Actual date of landing
2.	All other cargo except those mentioned at Sl. No. 1,3 & 4		3 days after the last landing date of the vessel/barge from which the cargo is discharged.
3.	Non-hazardous cargo using port equipment for delivery; Non-hazardous cargo for Nepal and Bhutan;		6 days after the last landing date of the vessel/barge from which the cargo is discharged.
4.	Cargo imported by voluntary / relief organization like Missionaries of Charity, Bharat Sevashram Sangha, Ramkrishna Mission, CARE, CRS, WFP and others as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the Appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. and Govt. of Nepal/ Bhutan or their local Consulate General.		30 days after the last landing date of the vessel /barge from which the cargo is discharged.
<b>Note for Section-7:</b>			
i)	a) Last Landing Date (LLD) is the date on which a vessel completes her import discharge at quay side.  b) In case of over-side discharge as well as discharge at anchorage/ mooring/ buoy on to boats/ barges/ flats / any other vessels; the date of completion of unloading at quay by each such boat / barge/ flat / any other vessel shall be the LLD of the cargo carried by that particular boat / barge/ flat /vessel.  c) However, KOPT may declare any other date as such LLD for cargo already discharged from the vessel when the vessel is not doing cargo operation work for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to Port. In such cases, a vessel may have more than one LLD.		
ii)	For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and/ or KOPT's non-working days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free period unless Customs notified holidays and/or KOPT's non-working days fall on Sundays.  After demurrage charge begins to accrue, no allowance would be made for Customs notified holidays or KOPT's non-working days.		
S.7.2	Demurrage on Import cargo (except log, timber, veneer) shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -		
<b>Sl. No.</b>	<b>Type of cargo</b>	<b>Rate in ₹.per tonne per day or part thereof</b>	
		<b>For the first 15 days</b>	<b>16<sup>th</sup> day onwards</b>
1.	Hazardous – I	212.06	249.48
2.	All other cargo	49.90	74.84

S.7.3	Demurrage on Import log, timber, veneer shall be levied after the expiry of demurrage free period at the following rates: -			
Sl. No.	Type of cargo	Rate in ₹.per CBM per day or part thereof		
		For the first 7 days.	8 <sup>th</sup> to 14 <sup>th</sup> day	From 15 <sup>th</sup> day onwards
1.	Log, Timber, Veneer	7.48	14.97	22.45
S.7.4	No demurrage shall be levied on export/stock cargo, except Hazardous-I category, if such cargo is shipped within 15 days from the date of receipt. However, from the 16 <sup>th</sup> day, demurrage on such cargo shall be levied @ ₹. 49.90 per tonne per week or part thereof from the date of receipt till the date of shipment.			
S.7.5	Export cargo of Hazardous-I category shall be received only for direct shipment. In case such cargo is not shipped on the date of receipt, demurrage shall be levied at rate of ₹.212.06 per tonne per day or part thereof from the day following the date of receipt upto the date of shipment or removal from port premises.			
S.7.6	Demurrage shall be levied on shutout cargo/stock, other than Hazardous- I cargo, at rate of ₹.12.47 per tonne per day or part thereof, from the date of receipt of cargo, upto the date of removal of cargo from the port premises without being shipped.  In case shutout cargo is shipped by any subsequent vessel provision of S.7.4 shall apply.			
S.7.7	On cargo / commodity which is received neither as import nor as export nor as stock for shipment, demurrage shall be levied at rate of ₹.49.90 per tonne per day or part thereof from the date of receipt upto the date of removal of the cargo from the port premises.			
S.7.8	On un-cleared / Customs confiscated cargo, sold by auction or tender or private agreement or in any other manner, demurrage shall be levied at the rates specified at S.7.2 or S.7.3, as the case may be, after allowing free time of 10 days after the date the cargo is made available for delivery.			
S.7.9	The demurrage on cargo shall not accrue for the period during which the KOPT is not in a position to deliver cargo for reasons attributable to the port when requested by the user.			
S.8	<b>Transportation:</b>			
S.8.1	The following charges shall be levied on cargo, for which KOPT undertakes any transportation (excluding loading and/or unloading) not covered under ‘Shore Handling Charge’ at S.2 (xix).			
Sl.No.	Description			Rate in ₹. per tonne or part thereof
1.	Within one dock of KDS; Within Dock Interior Zone of HDC:			51.87
2.	From one dock enclosure to another dock enclosure of KDS ;			74.10
S.9	<b>Loading/Unloading/Re-stacking charge</b>			
S.9.1	The following charges shall be levied on cargo, for which KOPT shall undertake any loading / unloading / re-stacking, not covered under ‘Shore Handling Charge’ at S.2 (xix)			
Sl. No.	Description			Rate in ₹. per tonne or part thereof.
1.	Article/package weighing less than 1 tonne			29.65
2.	Article / package weighing 1 tonne. & above but less than 10 tonne			59.28
3.	Article/package weighing 10 tonne & above but less than 20 tonne			74.10
4.	Article/package weighing 20 tonne & above but less than 40 tonne			148.19
5.	Article/package weighing 40 tonne & above			370.48
6.	Dry bulk cargo: Loading/Unloading from Wagon Loading/Unloading from Truck or Dumper [Other than the cargo landed from or shipped / to be shipped through mechanical system]			62.89 40.25
<b>Note for S.9.1:</b> For unloading of Dry Bulk Cargo from dumpers without requiring any labour or equipment support no charge shall be levied. However, if for any reason labour and/or equipment are required for unloading of dry bulk cargo from dumpers, the rate specified under S.9.1 (6) shall be levied.				
S.9.2	<b>Mobile Harbour Crane Charge:</b>			
S.9.2.1	Use of Mobile Harbour Crane (MHC) with grabs and pay loaders on board the vessel, for loading / unloading of dry bulk cargo at any MHC Berth. <u>Note:</u> (a) Calculation of productivity would be done by the following formula:  Productivity = $\frac{\text{Total cargo loaded / unloaded from a vessel (in tonne)}}{\text{Vessel operation time (in hours)}} \times 24$			Rate in ₹. per tonne or part thereof.  98.68

	<p>The vessel Operation time shall be assessed in hours by KOPT and to be computed from readiness of the vessel to load/unload cargo to Finished Work Time of the vessel. However, in case of stoppage of work of the vessel due to reasons not attributable to the Port, such stoppage of work would be deducted from the vessel operation time, for the purpose of computation of MLP</p> <p>(b) The prescribed rate is a base rate for achieving Minimum Level of Productivity (MLP) of 20000 MT per day by using two MHCs.</p> <p>(c) If productivity more than the MLP is achieved, then the user will pay an additional 10% of the base rate only on the additional cargo handled over and above the MLP. The additional cargo on which additional levy of 10% will be levied be computed as follows:</p> <p>(Total cargo loaded/ unloaded) – <math>\left[ \frac{\text{MLP} \times \text{Vessel Operation Time}}{24} \right]</math></p> <p>(d) If a productivity less than the MLP is achieved, then the following rates will be levied:</p> <table><tr><th>Ship berth day output actually achieved per vessel basis</th><th>Amount payable as percentage of base rate</th></tr><tr><td>From 18000 tonnes to 19999</td><td>90%</td></tr><tr><td>From 16000 tonnes to 17999</td><td>80%</td></tr><tr><td>From 14000 tonnes to 15999</td><td>60%</td></tr><tr><td>Less than 14000 tonnes</td><td>40%</td></tr></table> <p>(e) In case of deployment of one MHC the prescribed minimum level of productivity (MLP) shall be 10000 MT per day. The applicable rate for achieving higher productivity would be as per note (c) above. If a productivity less than the MLP (of 10000 MT per day) is achieved, then the following rates will be levied:</p> <table><tr><th>Ship berth day output actually achieved per vessel basis</th><th>Amount payable as percentage of base rate</th></tr><tr><td>From 9000 tonnes to 9999</td><td>90%</td></tr><tr><td>From 8000 tonnes to 8999</td><td>80%</td></tr><tr><td>From 7000 tonnes to 7999</td><td>60%</td></tr><tr><td>Less than 7000 tonnes</td><td>40%</td></tr></table> <p>(f) In case of deployment of MHC/s for handling of any cargo, other than dry bulk cargo, the prescribed rate shall be applicable without any MLP.</p> <p>(g) In case of Coastal cargo, other than Thermal Coal, Iron Ore; Iron Ore pellets at the rate of 60% of the rates specified shall be levied.</p>	Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate	From 18000 tonnes to 19999	90%	From 16000 tonnes to 17999	80%	From 14000 tonnes to 15999	60%	Less than 14000 tonnes	40%	Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate	From 9000 tonnes to 9999	90%	From 8000 tonnes to 8999	80%	From 7000 tonnes to 7999	60%	Less than 7000 tonnes	40%	
Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate																					
From 18000 tonnes to 19999	90%																					
From 16000 tonnes to 17999	80%																					
From 14000 tonnes to 15999	60%																					
Less than 14000 tonnes	40%																					
Ship berth day output actually achieved per vessel basis	Amount payable as percentage of base rate																					
From 9000 tonnes to 9999	90%																					
From 8000 tonnes to 8999	80%																					
From 7000 tonnes to 7999	60%																					
Less than 7000 tonnes	40%																					
S.10	<b><u>Rebate:</u></b>																					
S.10.1	At HDC, rebate on wharfage shall be allowed in the following cases:-																					
	(a)	If a Vessel discharges more than 25000 tonnes of coking coal/ limestone/ fertilizer/ raw material for fertilizer in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charge on quantity exceeding 25000 tonnes.																				
	(b)	If a Vessel loads more than 25000 tonnes of Thermal Coal in a single call at HDC, a rebate of 10% shall be allowed on Wharfage charges on quantity exceeding 25000 tonnes.																				
S.10.2	At KDS Importer/ Exporter shall be granted a rebate on wharfage on the basis of each of the cargo handled by them through KDS as mentioned below, during a financial year.																					
	Type of Cargo	Quantum of Rebate on applicable wharfage																				
Coking Coal, Sugar, Pulses, Wheat, Rice, Jute and Jute products, Iron & Steel, Log, Sulphur, Rock Phosphate, Finished Fertiliser, Vegetable Oil, C.I Goods, LPG	Upto 75000 tonnes	NIL																				
	75001 to 100000 tonnes	10%																				
	Above 100000 tonnes	15%																				

**Note to S.10:**

- i) The above said rebate under S.10.2 shall be granted in the form of refund of wharfage at the end of every financial year (i.e. 1<sup>st</sup> April to 31<sup>st</sup> March) on submission of documents by the Importers/ Exporters in support of the throughput achieved.
- ii) The rebate against S.10.1 and 10.2 would not be applicable on cargo handled at anchorages/river mooring /lighterage points.

**PART – II****CHARGES ON CONTAINER AND CONTAINERISED CARGO**

S.11	<b>Composite box rate for container</b>					
S.11.1	Composite box-rate for container covering wharfage and basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard and lift off at yard or vice versa shall be levied at the following rates :					
	Sl. No.	Category	Rate in ₹.per TEU			
			KDS		HDC	
			Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
	1.	Load Container other than Over Dimensional Container	5276.69	3166.02	4580.46	2748.27
	2.	Over Dimensional Load Container	6595.85	3957.51	5725.57	3435.34
	3.	Empty Container	1798.59	1079.17	2175.71	1305.43
S.11.2	Composite box-rate for IWT container, including Bangladesh moving through IWT mode, covering wharfage and basic container handling services of ship to shore transfer, movement between berth and yard, lift off at yard or vice versa shall be levied at the following rates:					
	Sl. No.	Category	Rate in ₹.per TEU			
			KDS		HDC	
	1.	Load Container other than Over Dimensional Container	2638.35		2290.22	
	2.	Over Dimensional Load Container	3297.93		2862.78	
	3.	Empty Container	899.34		1087.86	
<b>Charges for lift on/lift off at yard during delivery/ receiving:</b>						
S.11.3	Charges for lift on for delivery or lift off at Yard during delivery/receiving shall be levied at the following rates on all containers:					
	Sl. No.	Category	Rate in ₹.per TEU			
	1.	Load/Empty Container other than Over Dimensional Container	593.63			
	2.	Over Dimensional Container	742.03			
S.12	<b>Rebate:</b>					
S.12.1	In case any of the basic container handling services covered under the Composite box-rate is not provided by the port, rebate(s) at the following rates shall be allowed on the composite box-rate of Foreign Containers for use of ship's crane/party hired crane for ship to shore transfer, use of party hired trailer for movement between berth and yard, lift-off at yard or vice versa.					
	Type of Service		Rate of rebate in ₹. per TEU			
			KDS		HDC	
			Loaded	Empty	Loaded	Empty
	a)	For ship to shore transfer or vice-versa by ship's crane/party hired crane	961.90	366.93	845.86	427.27
	b)	For movement between berth and yard by trailer hired by the party.	147.50	105.49	129.66	122.84
	c)	For lift off / lift on at yard during the process of landing/shipment by equipment hired by the party.	224.44	114.66	197.37	133.53
<b>Note for sections S.11 &amp; S.12</b>						
(i)	In case of Import container containing cargo consigned to Nepal and Bhutan, a 10% rebate shall be allowed on the Composite box-rate for container specified at S.11.1.					
(ii)	If the shutout load container or container received without shipment document is taken delivery					





		per 4 hrs or part thereof
4.	Lift on/Lift off to/from trailer/wagon or restacking (not involving transportation by trailer) by port equipment not included in the services mentioned at S.11 and S.13 or any other services under S.14.	494.80
5.	Use of Port equipment (other than Mobile Harbour Crane/Rail Mounted Gantry Crane/ 200 tonne Cantilever Crane) for ship/ barge to shore discharge or vice versa or for any other on board operation, other than services covered under S.11.1, S.11.2 and S.13.1.	659.74
6.	Stuffing / De-stuffing: (i) Where operation inside & outside container is done by port:- (a) Where CDLB gang is required to be booked. (b) Where CDLB gang is not required to be booked and operation inside and outside is done by Port labour. (ii) Where operation inside container is done by agencies other than by port: - (a) Operations outside container are carried out by port. (b) Operations outside the container are done by agencies other than Port (iii) Where only operation inside the container is done by port (in part or full) and no CDLB gang is used	8244.82 412.23 1374.13 171.77 206.12
7.	For services provided to Container loaded with Hazardous -I cargo including deployment of fireman in addition to other charges.	1374.13
8.	Use of Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/ Mobile Harbour Crane (MHC) for any other operation other than the services covered under S.11 and S.13.	1145.11
9.	Use of Mobile Harbour Crane (MHC) / Rail Mounted Quay Crane (RMQC)/ any other port equipments (other than 200 tonne cantilever crane) for opening of Hatch Cover and replacing it. KDS HDC	2908.22 3053.63
10.	Gate delivery / receiving charge on container on which Composite Box rate is not levied.	589.05
11.	On board Lashing/de-lashing of containers, fixing & unfixing of Twist Lock and ancillary documentations. KDS HDC	122.40 141.37
12.	For export load containers entered after the cut off period or export load containers made ready after the cut off period for readiness	561.00
13.	Customs Inspection within the Container Terminal	589.05
14.	Scanning Charge for Mobile X-Ray Container Scanning (MXCS) System at KDS, KOPT (Rate per container excluding GST)  <b>Notes:</b> (1) Scanning Charge shall be applicable to all loaded EXIM containers. (2) The rate shall be same for Export/ Import containers irrespective of the size of the Containers. (3) The Scanning Charge shall be applicable to all loaded EXIM Containers irrespective of it being scanned or not. (4) The tariff prescribed will be valid for a period of 10 years from the date it comes into effect subject to automatic annual indexation. (5) The tariff prescribed above will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 <sup>st</sup> January 2019 and 1 <sup>st</sup> January of the	215.00

	relevant year. Such automatic adjustment of tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1 <sup>st</sup> May of the relevant year to 30 <sup>th</sup> April of the following year.		
<b>Note for Sections 11, 12, 13 &amp; 14</b>			
i)	Charges / Rebates for handling of containers above 20' and upto 40' in length shall be 1.5 times the rates specified at S.11, S.12, S.13 & S.14. Charges / Rebates for handling of container above 40' shall be 2 times the rates specified at S.11, S.12, S.13 & S.14.		
ii)	If only one operation is carried out, half of the Hatch cover handling charge rates specified at S.14, Sl. No.9 shall be levied.		
<b>S.15</b>	<b>Demurrage on container and containerised cargo.</b>		
S.15.1	Demurrage on loaded import container other than those specified at S.15.2, S.15.4, S.15.5 and 15.7 shall be levied at the following rates: -		
	<i>Period</i>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in ₹.Per TEU per day or part thereof</b>
	First 3 days after the day of landing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	3.50	156.11
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	7.00	312.26
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	10.51	468.37
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	20.99	936.74
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	41.99	1873.49
S.15.2	Demurrage on loaded import container containing relief commodities shall be levied at the following rates: -		
	<i>Period</i>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in ₹. Per TEU per day or part thereof</b>
	First 3 days after the day of landing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	3.50	156.11
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	7.00	312.26
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	8.39	374.70
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	10.51	468.37
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	13.99	624.49
	<b>Note:</b> Relief commodities for the purpose of S.15.2 shall mean the cargo imported by voluntary /relief organization like Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission, Bharat Sevashram Sangha CARE, CRS, WFP and others, as may be accepted by Kolkata Port Trust from time to time on the basis of certification by the appropriate Govt. Authority of Central Govt./State Govt. or Govt. of Nepal/Bhutan or their local Consulate General and for Missionaries of Charity, Ramkrishna Mission and Bharat Sevashram Sangha.		
S.15.3	Demurrage on loaded export / stock containers, excepting ICD containers and container loaded with Hazardous –I cargo shall be levied at the following rates.		
	<b>Period</b>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in ₹.Per TEU per day or part thereof</b>
	First 10 days from the day of receiving / stuffing	Free	Free
	From the 11 <sup>th</sup> to 15 <sup>th</sup> day	3.50	156.11
	From 16 <sup>th</sup> day onwards	4.91	218.57
S.15.4	Demurrage on loaded import/export ICD container moving by Rail, excepting those loaded with Hazardous –I cargo, shall be levied at the following rates:		
	<b>Period</b>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs Per TEU per day or part thereof</b>
	First 20 days after the day of landing/ first 20 days from the day of receiving	Free	Free
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	3.50	156.11
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	7.00	312.26
S.15.5	Demurrage on loaded import/ export/ transhipment container containing <b>Hazardous-I cargo</b> shall		

	be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs Per TEU per day or part thereof</b>
	First day of actual landing/receiving	Free	Free
	From the 2 <sup>nd</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	4.38	195.15
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	8.76	390.31
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	13.11	585.48
	From 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	26.24	1170.92
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	52.49	2341.86
S.15.6	Demurrage on empty containers shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in Rs Per TEU per day or part thereof</b>
	First 3 days after the day of landing/ first 3 days from the day of receiving/ de-stuffing	Free	Free
	From the 4 <sup>th</sup> day to 9 <sup>th</sup> day	3.59	160.02
	From the 10 <sup>th</sup> day to 15 <sup>th</sup> day	7.18	320.06
	From the 16 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day	10.76	480.08
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	14.36	640.10
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	21.52	960.17
S.15.7	Demurrage on loaded transshipment container, excepting those loaded with Hazardous –I cargo, shall be levied at the following rates.		
	<b>Period</b>	<b>Foreign rates in US \$ per TEU per day or part thereof</b>	<b>Coastal rates in ₹.Per TEU per day or part thereof</b>
	First 20 days after the day of landing	Free	Free
	From the 21 <sup>st</sup> day to 30 <sup>th</sup> day	3.59	160.02
	From the 31 <sup>st</sup> day onwards	7.18	320.06
<b>Note for Section 15:</b>			
1.	For the purpose of calculation of free period, Customs notified holidays and/or KOPT's non-working days shall be excluded. Sundays shall not be excluded for the purpose of calculation of free period unless Customs notified holidays and/or KOPT's non-working days fall on Sundays.  After Demurrage begins to accrue, no allowance would be made for Customs notified holidays or KOPT's non-working days.		
2.	a) On container above 20' and upto 40' in length, Demurrage shall be levied @ 2 times the rates specified at S.15 and on containers above 40' in length, Demurrage shall be levied @ 3 times the rates specified at S.15.  b) In case of over-dimensional loaded container, Demurrage shall be levied @ 2 times the rate applicable for respective size & type of container.		
3.	Demurrage on container moved by Rail to destination/ originating from Indian Railways shall be levied at the rate specified for ICD Containers at S 15.4 of the Scale of Rates.		
4.	The day of landing of import load and empty container / transshipment container (except container loaded with Hazardous-I cargo) shall be the last landing date of the vessel by which the container is imported under a single call to a specific Dock System. For container with Hazardous-I cargo the date of landing for the purpose of Demurrage shall be the actual date of landing.		
5.	Last Landing Date (LLD) is the date on which the vessel completes her import discharge at a specific Dock System. However, KOPT may declare any other date as such LLD for container already discharged from the vessel, when the vessel is not doing cargo operation work in the working berth for more than 24 hours for any fault/ reason not attributable to port. In such cases, a vessel may have more than one LLD.		
6.	Free dwell-time (storage) period for import containers shall commence from the day after the day of landing of the containers and for export containers the free period shall commence from the time containers enter the terminal.		
7.	In case of export load container, which has been stuffed inside the docks, the date of commencement of stuffing with export cargo shall be reckoned as the first day to ascertain rate as per S.15.3.		
8.	In case, loading of import load container for the purpose of delivery cannot be done by KOPT within		

	24 hours from the time of entry of the truck/trailer, as indicated in the entry gate pass (EGP) at KDS /issuance of Loading Order at HDC or such other documents as may be decided by KOPT from time to time, 75% rebate on the Demurrage shall be allowed for the period during which such containers are not loaded beyond the said 24 hours. The aforesaid rebate shall be allowed provided the container is being loaded from the area where only port equipment is used exclusively. Such rebate shall not apply when importer applies for advance loading prior to submission of complete delivery documents.		
9.	The Demurrage on abandoned FCL container/Shipper Owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the date of landing of the container whichever is earlier subject to the following conditions: -		
	(a)	(i)	The consignee can issue a letter of abandonment at any time; <b>OR</b>
		(ii)	If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the conditions that,
		(a)	the Line/MLO shall resume the custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
		(b)	the Line/MLO shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
	(b)	The container agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and de-stuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines/MLO for de-stuffing the cargo or removal of the load container from the port premises.	
	(c)	Where the container is seized /confiscated by Customs Authorities and the same cannot be de-stuffed within the prescribed time limit of 75 days, the Demurrage will cease to apply from the day the Customs order release of the cargo, subject to the line's observing the necessary formalities & bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the Line / Consignee from the port premises to the Customs' bonded area and in that case the Demurrage shall cease to apply from the day of such removal.	
10.	No Demurrage free period shall be allowed for export load container / stock container / empty container received at docks for shipment but subsequently taken back without being shipped. For such containers, the first slab rate applicable for the respective type of the container shall be applicable from the date of receipt of the container itself and the subsequent slab rates would be applicable as specified, thereafter, till the date of removal from port premises.		
11.	No Demurrage free period shall be allowed for export load container received at docks if subsequently de-stuffed and the cargo is taken back from port premises. For such containers, the highest rate specified at S.15.3 shall apply from the date of receiving till the date of de-stuffing and on cargo the rate specified at S.7.6 shall be applied from the date following the date of de-stuffing till the date of delivery.		
12.	If during the course of stay of a Container inside Dock Premises any change in status of the Container from Load to Empty or vice versa is effected, the Demurrage free period for the said Container shall be calculated for each stage separately.		
13.	The cargo, on de-stuffing from container, will not enjoy any Demurrage free period excepting the day of de-stuffing and demurrage shall be levied on the cargo as per the rate provided under S.7.2 and S.7.3, as the case may be, from the day after the date of de-stuffing.		
14.	No Demurrage shall accrue for the period during which the KOPT is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.		
15.	In case of Demurrage for IWT container, Demurrage rate applicable for coastal container shall apply.		
16.	Import and Export ICD Containers moving by modes of transport other than rail will pay demurrage and enjoy free time as per Section 15.1 and 15.3 respectively.		

**PART-III****MISCELLANEOUS CHARGES**

<b>S.16</b>	<b><u>Miscellaneous charges</u></b>	
S.16.1	Charge at the following rates shall be levied for miscellaneous services: -	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in ₹.</b>
1.	Issue of duplicate short landing certificate / Out -Turn Report or	65.86 per certificate/ report/

	any certificate or amendment.	amendment.
2.	Gazette & Advertisement cost of sale.	149.69 per publication.
3.	Supply of tally staff for tallying loading / unloading of wagon at siding.	550.00 per axle.
4.	Supply of staff for escorting lorry.	2200.00 per shift per head.
5.	Deployment of extra labours (on requisition by port users).	2200.00 per shift per labour
6	<p>a) Use of Port's Road Weigh bridge KDS</p> <p>HDC</p> <p>b) Use of Port's Rail Weighbridge</p> <p><b>Note:</b></p> <p>i) The rate for weighment charge includes issuance of weighment certificate.</p> <p>ii) In case of Railway Weighbridge, the bill will be raised for the weight of the loaded wagons weighed less the tare weight of the wagons concerned as per declaration of the Indian Railways. The weighment charge against empty wagon shall be levied, only if the same is undertaken as per requirement.</p>	<p>₹. 5.18 Per ton subject to a minimum of ₹.25.92 for an empty vehicle and ₹.51.84 for a loaded vehicle.</p> <p>₹ 5.98 Per ton subject to a minimum of ₹.29.92 for an empty vehicle and Rs 56.58 for a loaded vehicle.</p> <p>₹.5.98 Per ton subject to a minimum of ₹.110.00 for an empty wagon and ₹.220 for a loaded Wagon</p>
7.	Gate delivery / receiving charge on cargo on which Wharfage charge is not levied.	33.68 per ton
	<b>Note:</b> Gate delivery / receiving charge is leviable when the KoPT provides the service with reference to the cargo handled by it.	
8.	Hire of Locomotive	6600.00 per hour or part thereof subject to a minimum of 13200.00
9.	Stabling charge on non-commissioned wagon or wagon owned by CFS operator / by party other than Indian Railway	Rate of stabling charge will be 550.00 per wagon per day or part thereof from the time of arrival to the time of removal. For haulage of such wagon locomotive hire charge shall be levied as specified under Sl. No. 8.
10.	Infringement, Local Haulage, Terminal Charge and Wagon Hire/Demurrage charge.	Rate as notified by the Rly. Board from time to time shall be levied.
11.	Consolidated charge on rail borne cargo on wagons arriving in KDS Rly. System.	
	(a) On wagon not carrying containers, loaded or un-loaded at berths / sheds inside the docks/ jetty including EXIM cargo loaded/unloaded between custom bonded dock and EJC Yard.	16.63 per ton on the marked carrying capacity of the wagon
	(b) On wagon not carrying containers, loaded or un-loaded at sidings or places outside the Docks.	48.51 per ton on the marked carrying capacity of the wagon.
	(c) On wagon carrying containers loaded or unloaded at CONCOR CTKR Terminal on Coal Dock Road of KDS.	909.56 per 20' container 1364.35 per 40' container
12.	Hiring charge for each of the following port Equipment (₹. per shift or part thereof):-	

	a)	Mobile / wrecking Crane	13471.92
	b)	Forklift	4490.64
	c)	Shore Crane (other than cranes specified below)	5388.77
	d)	Tractor	2245.32
	e)	Trailer:	
	i)	Up to 10 MT SWL	2245.32
	ii)	Above 10 MT SWL	3367.98
	f)	Pay loader:	14032.70
	g)	Hand Truck	70.16
	h)	Air Compressor	4009.50
	i)	Bull Dozer 10 MT and above	19646.55
	j)	Bull Dozer less than 10 MT	9823.28
	k)	Cantilever Crane	89812.80
	l)	Floating Crane (above 30 tonne capacity)	134719.20
	m)	Top lift Truck / Reach Stacker	36486.45
	n)	Use of Fire Fighting Equipments & Apparatus	
	i)	Fire tender	1160.00 per tender per hour
	ii)	Shore pumps ( Diesel Driven)	1528.00 per pump per hour
	iii)	Shore Pump ( Electric Driven)	1022.00 per pump per hour
	iv)	Other Fire Fighting apparatus and equipment excluding use of Fire Floats	5613.30 per apparatus per hour plus consumables at cost
	o)	Excavators	2617.52 per hour or part thereof
13		Hiring charge of each of the following Oil Spill Response equipments:	₹.per equipment per day or part thereof
	a)	Multi skimmer	1775.00
	b)	Oil spill dispersant applicator + Shore Cleanup Equipment	2539.00
	c)	Permanent boom 25 mtr section with accessories	1562.00
	d)	U Boom 200 mtrs + power pack with accessories	10303.00
	e)	Air blower with accessories	401.00
	f)	RO Boom with accessories	2444.00
	g)	Weir Skimmer with accessories	1551.00
	h)	Flex barge (10 Tonne) with accessories	634.00
	i)	Boom Reel with accessories	2091.00
14.		Cleaning charge for handling of Coking coal, all types Coke & Ore, Limestone, Sulphur, Rock Phosphate, Cement, Pyroxenite, Dolomite, Clinker, Soda Ash, Finished fertilizers and Pulses.	1.65 per MT
<b>Note:</b> i) In case of wagon carrying containers loaded or unloaded at CONCOR CTKR Terminal on Coal Dock Road at KDS, except the Consolidated charges specified at 11(c), no other charges shall be levied for the rail related services provided by KOPT. ii) In case of stabling of wagons of CFS operators on port railway track, no stabling charge shall be levied for the first three days of continuous stabling. iii) Rate specified for equipments at Sl.No.13 is exclusive of cost of consumables and fuel which would be chargeable extra at cost plus 19.25% supervision cost basis. In case of any tug/launch and/or labours are provided by KOPT for handling the equipment, the charges for the same shall be levied extra as per SOR. iv) The rate specified under sr. no-14 shall be levied on the total quantity landed/ shipped by a vessel.			
S.16.2		For haulage of wagon to any Railway weighbridge for weighment/ re-weighment, locomotive hire charge, as specified under Sl.No.8 of S.16.1, shall be levied. This is in addition to re-weighment charge as fixed by the Railway Board from time to time.	
S.16.3		In case a wagon after arriving at Kolkata dock Railway system is re-booked without unloading, Consolidated charge, as specified under Sl No. 11 of S.16.1, shall be levied only once.	
S.16.4		On wagon carrying export cargo unloaded at places other than berth/ shed inside the Dock /Jetty and if shipped subsequently through KDS, Consolidated charges as specified at 11(a) shall be levied,	

	provided the exporter/his agent submit documents in support of such shipment which is acceptable to KOPT.	
S.16.5	Where Surveyor/Valuer is appointed by KOPT for valuation of any cargo for the purpose of sale, the cost of such valuation shall be recovered from the Importer or his Clearing Agent if the cargo is taken delivery by them and from the Container Agent/MLO, in case the cargo within the container is removed from docks prior to sale.	
<b>S.17</b>	<b>Permit &amp; Licenses:</b>	
S.17.1	Charges shall be levied at the following rates for issue /renewal of permits/license for entering into or operating at Docks, Jetties, Wharves and Ghats, where applicable:	
<b>Sl. No.</b>	<b>Description</b>	<b>Rate in ₹.</b>
1.	Dock Permit per person	9.35 per daily permit (maximum 12 hrs. validity). 252.45 per monthly permit 759.28 per quarterly permit 2524.50 per annual permit 4039.20 per biennial permit
2.	Dock Permit per vehicle and circular permit for vehicle carrying ship's gear and stores (inclusive of overnight stay).	46.78 per daily permit 1263.14 per monthly permit 2526.28 per quarterly permit 5052.56 per annual permit
3.	Dock Permit for mobile crane/ Reach Stacker/ Toplifter (inclusive of overnight stay)/ Dumper / Payloader	187.11 per daily permit 5051.97 per monthly permit 10102.84 per quarterly permit 20207.88 per annual permit
4.	Dock Permit for Fork-lift / Trailer or any other handling equipment (inclusive of overnight stay)	112.27 per daily permit 3031.18 per monthly permit 6062.36 per quarterly permit 12124.73 per annual permit
5.	Dock Permit for cart (inclusive of overnight stay).	18.70 per daily permit 505.99 per monthly permit 1363.23 per quarterly permit 4907.85 per annual permit
6.	Permit for Hawkers / Vendors.	1403.33 per annual permit
7.	Clearing & Forwarding Agency License	427.90 per licence for 1 month 4620.00 per licence for 1 year 11547.80 per licence for 3 years 15396.70 per licence for 5 Years 28500.00 per licence for 10 years
8.	Jetty Sircar's / Cooper License (inclusive of Dock entry).	257.40 per licence for 1 month 2310.00 per licence for 1 year 5560.50 per licence for 3 years 7698.90 per licence for 5 years
9.	Ship Repairing/Ship Chandling/Ship Survey/ General on Board services (GOS)/Ship Breaking License.	4704.70 per licence per year.
10.	Stevedoring License / Handling Agents Licence.	55,000.00 per license per year
11.	Licence for occupation of Panda seats at KDS.	64.90 per monthly licence.
12.	Licence for occupation of 1Sq.mtr. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at KDS.	13.20 per day. 577.50 per quarter.
13.	Licence for occupation of 1Sq.mtrs. of space or for temporary construction at any place in the Inland Vessel Wharves at HDC.	11.00 per day. 321.20 per quarter.
13a	Permit for using Truck Terminal at HDC/ KDS per truck/ lorry/trailer.	110.00 per day
14	Permit for Pre-gate-cum-parking facility at Coal Dock Road and all other similar facilities at KDS or HDC per truck / lorry / trailer:	<u>For Truck/Lorry:</u> 1a. Upto 12 hrs – ₹.168.00 1b. Above 12 hrs. Upto 24 hrs – ₹.336.00



		<p><u>For Trailer:</u></p> <p>2a. Upto 12 hrs – ₹.336/-</p> <p>2b. Above 12 hrs. Upto 24 hrs – ₹.672/-</p> <p><u>Note:</u></p> <p>1. The rate shall be same for loaded/Empty vehicle.</p> <p>2. Beyond 24 hrs the above rates would be applicable till up to a maximum of 10 (Ten) days (including the initial 24 Hrs) in slots of 12 hrs.</p> <p>3. After first 10 days i.e. from 11<sup>th</sup> day to 20<sup>th</sup> day, the rates would be twice the above rates. Thereafter i.e. from 21<sup>st</sup> day onwards, the rates would be 2.5 times the above rates.</p> <p>4. <u>Definition:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Truck/Lorry:</u> Any vehicle capable of carrying maximum 1(one) Twenty feet container or Equivalent.</li> <li>• <u>Trailer:</u> Any vehicle capable of carrying 2 (two) Twenty feet container or equivalent. Though not normally expected because the parking is meant to cater to port related goods vehicles. Passenger buses will also be charged at the same rate as trailers if using the parking facility.</li> </ul> <p>5. Any other large transport unit mean for movement of specialised cargo like Heavy packages, OD (over dimensional) cargo, Project machine etc will be charged at multiples of 1 (a) considering the ratio of area occupied by 1 TEU &amp; the subject vehicle.</p>
S.17.2	In case of damage/loss, charge for issue of duplicate /triplicate permit/ licence shall be levied at 50% of the rate applicable for the original. For permit issued free of cost such charge shall be 25% of the rate provided for similar permit/licence at section 17.1	
S.17.3	For any amendment in permit/licence, amendment charge as mentioned at Section 16.1, Sl. No. 1 shall be levied.	
S.17.4	The daily permits issued under Sl no-1, 2, 3, 4 and 5 can be used for multiple entry in the Docks during its validity.	
S.17.5	In case of licenses issued under Sl. No. 8, 9 & 10 of Section 17.1, the application for renewal shall be submitted at least one month before the date of expiry of the licence. Application received after the period specified above, shall be liable to an additional fee of 25% of the original.	
S.17.6	The rate specified under Sr No-10 would be valid till notification of Kolkata Port Trust (Stevedoring & Shore Handling License) Regulation 2015 with approval of Govt of India in terms of the Stevedoring & Shore Handling Policy 2015.	

**PART – IV**  
**CHARGES RELATED TO SHIP BREAKING**

S.18	<b><u>Ship Breaking Charges</u></b>	
S.18.1	For Ship breaking activities in KOPT, Ship breaking charges @ ₹.239.08 per LDT shall be levied.	
<b>Notes:</b>		
1.	LDT for the purpose of levy of charges under any clause of this Part of the Scale of Rates shall mean the LDT of the vessel declared at the time of obtaining ship-breaking permission from KOPT.	
2.	The rates includes charges for occupation of ship breaking berth along with adjacent land area (including beaching area) of 3250 Sq.m. for the specified period as mentioned below:	
i)	For Vessel upto 2000 LDT	35 days
ii)	For Vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	40 days
iii)	For Vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	50 days
iv)	For Vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	60 days
v)	For Vessel of 8001 LDT and above	70 days
3.	The number of days mentioned at Note-2 shall commence from the day following the day on which KOPT grants specific permission for ship breaking of the vessel for which application has been made or the day, on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth, whichever is later.	
S.18.2	If any ship-breaking berth is under the occupation of a ship breaker and he brings in any ship before completion of ship breaking of the earlier vessel, then that ship breaker shall have the priority over the others in respect of allocation of that particular berth for the vessel he so brings in. The number days in such cases shall be calculated in the same manner as has been stated in the S.18.1, Note-3.	
S.18.3	The charges for additional land area, other than the quantum of area specified at S.18.1, Note-2 shall be levied extra as per relevant land schedule.	
S.18.4	In cases, no additional land area at Off 29 KPD berth is available; the period specified at S.18.1, Note-2 shall be increased by 10 days.	
S.18.5	Separate charges shall be levied for supply of port equipment, supply of electricity by port, deployment of port fire service and port fire personnel.	
S.18.6	If breaking of a vessel is extended beyond the period specified at S.18.1 or S.18.4, as the case may be, charges at the following rates shall be levied extra for the period of extension.	
		<b>Rate in ₹.per LDT per day</b>
i)	For vessel upto 2000 LDT	15.88
ii)	For vessel of 2001 LDT to 3000 LDT	14.44
iii)	For vessel of 3001 LDT to 5000 LDT	11.55
iv)	For vessel of 5001 LDT to 8000 LDT	10.11
v)	For vessel of 8001 LDT and above	8.67
S.18.7	For completion of ship-breaking before the period specified in S.18.1 and S.18.4 above, a rebate @ 0.5% of the rate specified at S.18.1 above shall be allowed for each day of saving subject to maximum of 10% of the rates.	
S.18.8	For the period vessel is awaiting breaking, the Berth Hire and Mooring Hire, as the case may be, shall be levied at the following rates:-	
i)	For the first 5 days -	15% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
ii)	For the next 10 days -	10% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
iii)	Thereafter -	5% of the rates specified at S.21.1 or S.22.1
<b>Note:</b>	Vessel awaiting breaking shall mean and include the period a vessel is awaiting breaking after discharge of cargo/dis-embarkation of passenger and in case of a vessel which arrives in ballast for breaking, the period of waiting in the river mooring, dock mooring or in any berth including ship breaking berth till the day on which KOPT grant specific permission for ship breaking of the vessel or the day on which the vessel is placed at the nominated ship breaking berth, whichever is later.	
S.18.9	The Ship Breaking charges calculated on the LDT declared at the time of obtaining permission shall be paid in advance before commencement of the ship breaking. Additional charges, if any	

	shall be paid immediately on raising of the bills.	
S.18.10	Ship Breakers shall be granted a rebate at the following rates on the rate specified at S.18.1 for undertaking ship breaking at KOPT-	
	Upto 10000 LDT per annum	Nil
	10001 to 25000 LDT per annum	5%
	25001 to 40000 LDT per annum	10%
	Above 40000 LDT per annum	15%

**PART - V****CHARGES FOR DRY DOCKS**

S.19	Dry Dock Charges					
S.19.1	Charges for Docking & Undocking					
Size of vessel	1 & 2 N.S. Dry Dock		1 & 2 K. P. Dry Dock		3 K.P. Dry Dock	
	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel
	US \$	₹.	US \$	₹.	US \$	₹.
Upto 1000 GRT	8316.00	222637.80	8316.00	222637.80	8316.00	222637.80
Above 1000 GRT	8316+ 1940.40 for every additional 1000 GRT or part thereof	222637.80+41580 for every additional 1000 GRT or part thereof	8316+ 1940.40 for every additional 1000 GRT or part thereof	222637.80+41580 for every additional 1000 GRT or part thereof	8316+ 1940.40 for every additional 1000 GRT or part thereof	222637.80+41580 for every additional 1000 GRT or part thereof
<b>Note :</b>						
i) If the undocking on the day as per the undocking list is deferred on account of KOPT, the corresponding dry dock hire charges for the days of delay will not be chargeable. This, shall, however, not be applicable for Saturdays/ Sundays / Holidays.						
S.19.2	<b>Dry Dock Hire Charges</b>					
	i) During first 10 days of occupancy of vessel (per day or part thereof): -					
Size Of vessel	1 & 2 N.S. Dry Dock		1 & 2 K. P. Dry Dock		3 K.P. Dry Dock	
	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel	Foreign going vessel	Coastal vessel
	US \$	₹.	US \$	₹.	US \$	₹.
Upto 1000 GRT	2772.00	60984.00	2494.80	58212.00	2494.80	55440.00
1001 to 2000 GRT	3049.20	66528.00	2772.00	63756.00	2494.80	59598.00
2001 to 3000 GRT	3326.40	72072.00	3049.20	69300.00	2494.80	60984.00
3001 to 4000 GRT	3603.60	83160.00	3326.40	77616.00	2494.80	62370.00
4001 to 5000 GRT	3880.80	94248.00	3603.60	85932.00	2494.80	63756.00
5001 to 10000 GRT	4435.20	105336.00	3880.80	97020.00	2494.80	66528.00
10001 & above	4989.60	116424.00	4158.00	108108.00	2494.80	69300.00
ii)	From 11 <sup>th</sup> to 30 <sup>th</sup> day of occupation: 200% of rates as stated in S.19.2 (i) for per day or part thereof.					
iii)	Beyond 30 <sup>th</sup> day of occupation: 300% of rates as stated in S.19.2 (i) for per day or part thereof.					
iv)	If the undocking on the day as per the undocking list is deferred on account of KOPT, the corresponding dry dock hire charges for the days of delay will not be charged. This shall, however, be not applicable for Saturdays/ Sundays / Holidays.					
v)	In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been initially allotted due to reasons attributable to the KOPT, the dry dock hire charge for the period of such extension will not be chargeable. This shall, however, not be applicable for Saturdays / Sundays / Holidays.					
vi)	In case the vessel occupies the dry dock beyond the period for which the dry dock has been initially allotted for reasons other than (iv) and (v) above, the hire charges shall be levied at 1.5 times the rate prescribed at (i) to (iii) above for the period of such over stayal.					
vii)	If the vessel has requisitioned for a dry dock but it is not ready to dock at the time specified according to the docking programme, no charges shall be leviable provided an intimation of					

	cancellation/ postponement of dry docking is given (excluding the day of docking) 2 days in advance of the specified time of docking. In such cases, a cancellation fee of US dollar US \$ 57.75 / ₹. 2310/- will be recovered in case of Foreign /Coastal respectively. However, if no such intimation is given 5% additional charge shall be recovered calculated on the rates applicable during the first 10 days of occupation for the period the vessel did not actually occupy the dry dock.		
S.19.3	In case of vessel requiring laying of Special Keel Block due to their configuration, extra rental charges at the rates prescribed under S.19.2 (i) above will be recovered for the period required for laying and removal of such special keel blocks. The rental charges for occupation of dry docks as above will be recoverable as per the period groups applicable.		
Note:	For laying of Special Keel Blocks by outside agency, the prescribed rate as specified at S.19.3 will not be applicable since the service is not provided by the Port. However, dry dock hire charges as specified at S.19.2 will be applicable during the work of laying Special Keel Blocks by outside agency.		
S.19.4	Charges for each operation of re-docking or part of such activity are to be paid as per Docking & Undocking rates prescribed in S.19.1.		
S.19.5	Charges for removal or repositioning of each block:		
For Foreign going Vessel		278.933 US Dollar	
For Coastal Vessel		₹. 7438.20	
S.19.6	The period of vessel's occupation of a dry dock counts from the time the Caisson is placed in position after she enters the dry dock, upto the time she vacates the dry dock.		
S.19.7	In case a vessel is detained in No.2 N.S.Dry Dock owing to No.1 N.S.Dry Dock being occupied by another vessel, appropriate mooring hire charges as per S.22.1, Sl.No.1 shall be levied instead of usual dry dock hire charges for the period the vessel is so detained.		
S.19.8	When more than one vessel are using the same dry dock as a common operation facility a rebate of 25% of the rate specified under S.19.2 above shall be allowed for each vessel. This rebate shall also be applicable when a dry dock is shared with a KOPT vessel.		
S.19.9	Services of dry dock crane may be made available for repair and other work at the following rates:		
Sl. No.	Equipment Type	Foreign going vessel Rate in US \$ per 8 hours shift or part thereof	Rate per GRT per hr. Or part thereof for vessel engaged in coastal trade (In ₹.)
1.	More than 7 Tonne Crane	557.87	11157.30
2.	7 Tonne Crane	223.15	5973.00
3.	Upto 6 Tonne Crane	111.57	2986.50
<b>Note:</b>			
i)	Crane facility is strictly as per availability and shall have no bearing on dry dock occupancy or hire charges.		
ii)	In case of non-availability of crane for more than an hour during any shift, for reasons attributable to KoPT, there will be pro-rata reduction in hire charges. Fraction of an hour of availability will be treated as an hour of availability.		
S.19.10	Vessel shall pay for the electricity supplied to it by the KOPT at actual.		
S.20	<b>Concession in Vessel related charges under Part VI of Scale of Rates</b>		
S.20.1	Vessel arriving only for Dry Docking shall pay Port Dues, Towage & Pilotage and Berth Hire / Mooring Hire at 25 % of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates.  However, for such vessel upto 1000 GRT, no Berth Hire/ Mooring Hire shall be levied for the first 20 days from the date of arrival at the berth, dock buoys, river mooring and river anchorages. Similarly no Pilotage shall be levied if the vessel upto 1000 GRT enters or leaves the port without requiring the services of river pilots in terms of the exemption granted under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908.		
S.20.2	Vessel availing of Dry Dock facilities after cargo discharge/passenger disembarkation shall pay Berth Hire/ Mooring Hire at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates from the shift following the shift when the vessel is ready for Dry Docking.		
S.20.3	Shifting charge, if applicable for shifting of vessel shall be levied at 25% of the applicable rates as specified at Part VI of the Scale of Rates.		

**PART – VI****VESSEL RELATED CHARGES FOR VESSEL ENGAGED IN FOREIGN TRADE & VESSEL ENGAGED IN COASTAL TRADE**

<b>S.21</b>	<b>Berth Hire</b>																						
S.21.1	Berth hire on foreign going vessel shall be levied at the following rates:																						
<b>Sl.No.</b>	<b>Description of vessel</b>	<b>Rate per hour per GRT</b>																					
1.	Vessel engaged in Foreign trade and except as specified at Sl. No. 4 (in US Currency)	0.4378 Cents subject to a minimum of \$ 21.89 per hour																					
2.	Vessel engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT and except as specified at Sl. No. 4 (in Indian Currency)	₹.0.0666 subject to a minimum of ₹.333.00 per hour																					
3.	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and KOPT (in Indian Currency)	₹.0.0472 subject to a minimum of ₹.94.40/- per hour																					
4.	For Exhibition Vessel	50% of the rates specified at Sl. No. 1 & 2 above as the case may be, shall be levied																					
<b>Note:</b>																							
i)	If any vessel does not work against its booking for work on Holiday due to reasons not attributable to port, the Berth Hire for the shifts in which it does not work against such booking shall be levied at twice the rates specified at S.21.1.																						
ii)	Whenever, a vessel is double/ triple banked with another Sea-going vessel occupying a berth, the vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth Hire charges specified above, provided the vessel is in non-working condition.																						
iii)	For fishing trawler occupying barge jetty/anchorage jetty at HDC or any other riverside jetty or landing stage or moorings ₹. 22.00 per hour shall be levied.																						
iv)	In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the port equipment or power failure at KOPT or any other reasons attributable to the KOPT, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall be allowed.																						
v)	After completion of cargo work and signalling of readiness if the vessel is shifted to another berth for waiting for sailing, Berth Hire charge at the rate of 50% of the rate specified under S.21.1, shall be levied, provided such waiting has arisen due to non-availability of sailing tide. The concessional berth hire will be levied only for the period of waiting till the immediate next sailing tide.																						
(vi)	Penal Berth Hire Charges at HDC, if the Vessel idles inside Dock after completion of cargo work due to reasons not attributable to KOPT: <table border="1"> <tr> <th>Sr. No.</th><th>Period of stayal of vessels</th><th>Charges proposed</th></tr> <tr> <td>1</td><td>Up to 72 hrs. from the time of completion of the vessels work</td><td>Normal berth hire charges as per existing SOR</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Beyond 72 hrs. till 1 week from the time of completion of vessels work</td><td>2 times the normal berth hire charges as per existing SOR.</td></tr> <tr> <td>3.</td><td>Beyond 1 week till 1 month from the time of completion of vessels work</td><td>3 times the normal berth hire charges as per existing SOR.</td></tr> <tr> <td>4.</td><td>Beyond 1 month till 3 months from the time of completion of vessels work</td><td>4 times the normal berth hire charges as per existing SOR.</td></tr> <tr> <td>5.</td><td>Beyond 3 months till 6 months from the time of completion of vessels work</td><td>5 times the normal berth hire charges as per existing SOR.</td></tr> <tr> <td>6.</td><td>Beyond 6 months from the time of completion of vessels work</td><td>10 times the normal berth hire charges as per existing SOR.</td></tr> </table>		Sr. No.	Period of stayal of vessels	Charges proposed	1	Up to 72 hrs. from the time of completion of the vessels work	Normal berth hire charges as per existing SOR	2.	Beyond 72 hrs. till 1 week from the time of completion of vessels work	2 times the normal berth hire charges as per existing SOR.	3.	Beyond 1 week till 1 month from the time of completion of vessels work	3 times the normal berth hire charges as per existing SOR.	4.	Beyond 1 month till 3 months from the time of completion of vessels work	4 times the normal berth hire charges as per existing SOR.	5.	Beyond 3 months till 6 months from the time of completion of vessels work	5 times the normal berth hire charges as per existing SOR.	6.	Beyond 6 months from the time of completion of vessels work	10 times the normal berth hire charges as per existing SOR.
Sr. No.	Period of stayal of vessels	Charges proposed																					
1	Up to 72 hrs. from the time of completion of the vessels work	Normal berth hire charges as per existing SOR																					
2.	Beyond 72 hrs. till 1 week from the time of completion of vessels work	2 times the normal berth hire charges as per existing SOR.																					
3.	Beyond 1 week till 1 month from the time of completion of vessels work	3 times the normal berth hire charges as per existing SOR.																					
4.	Beyond 1 month till 3 months from the time of completion of vessels work	4 times the normal berth hire charges as per existing SOR.																					
5.	Beyond 3 months till 6 months from the time of completion of vessels work	5 times the normal berth hire charges as per existing SOR.																					
6.	Beyond 6 months from the time of completion of vessels work	10 times the normal berth hire charges as per existing SOR.																					
S.21.4	<b>Priority / Ousting priority charges.</b>																						
	Charges for according 'Priority/Ousting Priority' berthing for vessels shall be levied at the following rates in addition to berth hire charges as per S.21.1 of the Scale of Rates.																						
<b>Priority Berthing:</b>	A charge equivalent to 75% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the working berth subject to a minimum of one day's berth hire charge.																						
<b>Ousting priority berthing:</b>	A charge equivalent to 100% of berth hire charges calculated for the total period of actual stayal at the working berth and shifting charges at the rates under S.24.11 for 'Shifting In' and 'Shifting Out' of the vessels ousted.																						

Note	The above charges ( Priority/ Ousting Priority) shall not be leviable for the following categories:-																																											
i)	Vessels carrying defence cargo, hired directly by Defence Authority (Defence Authority certifies to that extent).																																											
ii)	Defence vessels coming on goodwill visits.																																											
iii)	Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.																																											
iv)	Any other vessel for which the Ministry of Shipping has granted special exemption.																																											
v)	<p>The fee for according ‘Priority/Ousting Priority’ is not leviable on the vessels, which carry a specified cargo and are berthed at the berth reserved for handling that type of cargo as per general policy. However, whenever ‘Priority’/’Ousting Priority’ is accorded to any vessel within the category of specified cargo or otherwise, the port shall collect the fee for according ‘Priority’/’Ousting Priority’ as the case may be.</p> <p>The fee for according ‘Priority/Ousting Priority’ is leviable if an exclusive facility has been given on any berth to particular user. The fee shall also be leviable if any other vessel is berthed by according ‘Priority/Ousting Priority’ at a berth where exclusive facility has been given to a particular user.</p>																																											
vi)	The fee for according ‘priority’/’ousting priority’ is not leviable on the vessels where though the necessary directions have been issued for according ‘Priority/Ousting Priority’, but on arrival such vessels are berthed in normal course on their turn.																																											
vii)	The fee for according ‘Priority’/’Ousting Priority’ is not leviable on the vessels which are berthed at the berth leased on long term basis with the approval of the Government and are on account of lessee. However, the fee shall be leviable if any vessel on account of any other user is berthed at the leased berth by according ‘Priority/Ousting Priority’.																																											
viii)	Priority Berthing of Coastal Vessel at Major Ports issued by the Govt of India as notified by TAMP vide Gazette No-G-351 dated 04.12.2014 shall apply as specified below:																																											
	a) KOPT shall accord priority berthing, at least on one berth, to dry bulk/ general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth, for handling of Coastal Thermal Coal already existing in Major Ports, if any.																																											
	b) KOPT shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the ports.																																											
	c) In respect of POL / Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.																																											
	d) Coastal vessels which are to be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.																																											
	e) There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.																																											
	f) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.																																											
S.21.5	<b>PENALTY FOR NON ACHIEVEMENT OF BENCHMARK PUMPING RATE/ DELAYED SAILING DUE TO REASONS ATTRIBUTABLE TO VESSEL &amp; INCENTIVE FOR ACHIEVING HIGHER <u>PUMPING RATE THAN THE BENCHMARK</u>:</b>																																											
21.5.1	<table><tr><th colspan="3">Benchmark Pumping Rate of Liquid Bulk Cargo handled at HDC</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Commodity</th><th>Benchmark Pumping Rate (MT/ Hr)</th></tr><tr><td>1</td><td>Acetic Acid</td><td>358</td></tr><tr><td>2</td><td>Ammonia Anhydrous</td><td>330</td></tr><tr><td>3</td><td>Aviation Turbine Fuel</td><td>161</td></tr><tr><td>4</td><td>Benzene (Export)</td><td>203</td></tr><tr><td>5</td><td>Benzene (LAB) (Import)</td><td>322</td></tr><tr><td>6</td><td>Bitumen (Export)</td><td>360</td></tr><tr><td>7</td><td>Bitumen (Import)</td><td>193</td></tr><tr><td>8</td><td>Butadiene</td><td>159</td></tr><tr><td>9</td><td>Butane</td><td>306</td></tr><tr><td>10</td><td>Butene (Butylene)</td><td>97</td></tr><tr><td>11</td><td>Caustic Soda</td><td>251</td></tr><tr><td>12</td><td>CBFS (Carbon Black Feed Stock)</td><td>672</td></tr></table>		Benchmark Pumping Rate of Liquid Bulk Cargo handled at HDC			Sl. No.	Commodity	Benchmark Pumping Rate (MT/ Hr)	1	Acetic Acid	358	2	Ammonia Anhydrous	330	3	Aviation Turbine Fuel	161	4	Benzene (Export)	203	5	Benzene (LAB) (Import)	322	6	Bitumen (Export)	360	7	Bitumen (Import)	193	8	Butadiene	159	9	Butane	306	10	Butene (Butylene)	97	11	Caustic Soda	251	12	CBFS (Carbon Black Feed Stock)	672
Benchmark Pumping Rate of Liquid Bulk Cargo handled at HDC																																												
Sl. No.	Commodity	Benchmark Pumping Rate (MT/ Hr)																																										
1	Acetic Acid	358																																										
2	Ammonia Anhydrous	330																																										
3	Aviation Turbine Fuel	161																																										
4	Benzene (Export)	203																																										
5	Benzene (LAB) (Import)	322																																										
6	Bitumen (Export)	360																																										
7	Bitumen (Import)	193																																										
8	Butadiene	159																																										
9	Butane	306																																										
10	Butene (Butylene)	97																																										
11	Caustic Soda	251																																										
12	CBFS (Carbon Black Feed Stock)	672																																										

13	Crude Degummed Soya Bean / Sunflower Oil	450
14	Crude Oil	1854
15	Crude Palm Oil / RBD Palm Oil	250
16	DEG (Diethylene Glycol)	162
17	Furnace Oil (Export)	500
18	Furnace Oil (Import)	589
19	High Speed Diesel	674
20	Light Diesel Oil	178
21	Lubricating Oil	213
22	MEG (Monoethylene Glycol)	277
23	Methyl Alcohol	164
24	Methyl Tert Butyl Ether	319
25	Motor Spirit	175
26	Naphtha	870
27	Nitric Acid	241
28	Paraxylene	403
29	Phosphoric Acid	452
30	Propane	413
31	PY Gas	397
32	Reformate	405
33	Simultaneous discharge of Butane & Propane	595
34	Sulphuric Acid	336
35	Superior Kerosene Oil	225

**Penalty / Incentive Norms:**

For the purpose of calculation of the productivity, the working time of the vessel will be calculated from haul in time till completion of cargo work. For failure or success in achieving the stipulated discharge rate, penalty/ incentive will be applicable as follows:

(a) If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms by 2 hours or less, then no penalty will be levied

(b) If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) exceeds the stipulated time based on the above productivity norms beyond 2 hours, then penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charge for every additional hours or part thereof taken to complete the cargo operations of the vessel.

(c) If the vessel's pumping rate exceeds the Benchmark Pumping rate, then incentive will be provided as per the following:

If the working time of the vessel (considering hauled in time till completion of cargo work) is lower than the stipulated time by more than 2 hours, then incentive will be paid @ 5% of the applicable berth hire charges for every additional hour saved. However, there will be no incentive for saving of time up to 2 hours.

**Note to provisions regarding Penalty/ Incentive Norms:**

(i) For calculation of the stipulated working period in hours the cargo tonnage will be divided by the Pumping Rate Norms and the same will be compared with the actual working period of the ship to be ascertained from the operational records.

(ii) For non-achievement of the performance as stated at (i) above, the penalty will be imposed on the ship's owner / agent. Similarly, for achieving higher performance, the incentive will be paid at the proposed rate to the ship owner/ agent.

(iii) If Propane & Butane are discharged simultaneously even for a smaller period, the benchmark pumping rate prescribed for **Simultaneous discharge of Butane & Propane** would be applicable for calculating penalty / incentives. However, for discharging Propane & Butane or some other cargoes one by one, hauled in time to finished work time of the first cargo and finished work time of 1st cargo to finished work of 2nd cargo is to be considered for calculating penalty/incentives. More so, in case of simultaneous discharge of cargo other than Propane & Butane, duration from Hauled in Time to Finished Work Time (for the 1st cargo) and Finished Work Time of 1<sup>st</sup> / previous cargo to Finished Work Time (for 2nd cargo) is to be considered.

S.21.5.2	Due to non-achieving of benchmark Pumping Rate or any other reason attributable to the vessel, if the sailing of the Vessel is delayed and consequently a vessel called from Sand head /anchorage point for berthing in place of the vessel so delayed is required to be sent back to Sandhead /anchorage; the pilotage/shifting charge for the said movement of the incoming vessels shall be recovered from the vessel which overstayed at Berth.
S.21.6	<b>Performance norm based incentive / penalty for conventional berths using ship's gears, in respect of dry bulk cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC).</b>

## S.21.6.1

Performance norms for Coal, Cement Clinker, Fertilizer, Gypsum, Iron Ore, Limestone, Manganese Ore and Met. Coke and other dry bulk commodities handled at **Berth No-10** of HDC under the various Scenarios as follows:

Sr. No	Commodities	4 Cranes fitted with 8 CBM Grabs	4 Cranes fitted with 10 CBM Grabs	4 Cranes fitted with 12 CBM Grabs	3 Cranes fitted with 8 CBM Grabs	3 Cranes fitted with 10 CBM Grabs	3 Cranes fitted with 12 CBM Grabs	2 Cranes fitted with 8 CBM Grabs	2 Cranes fitted with 10 CBM Grabs	2 Cranes fitted with 12 CBM Grabs
1	Coal	5600	6900	8300	4200	5200	6200	2800	3500	4200
2	Cement Clinker	9800	12200	14600	7300	9200	11000	4900	6100	7300
3	Dolomite	11100	13800	16600	8300	10400	12400	5600	6900	8300
4	Fertilizer	5200	6500	7800	3900	4900	5900	2600	3300	3900
5	Gypsum	9800	12200	14600	7300	9200	11000	4900	6100	7300
6	Iron-Ore	13000	16200	19500	9800	12200	14600	6500	8100	9800
7	Iron-ore Lumps/ Iron Ore Pellets	15000	18700	22400	11200	14000	16800	7500	9400	11200
8	Limestone	9100	11400	13700	6900	8600	10300	4600	5700	6900
9	Manganese Ore	7800	9800	11700	5900	7300	8800	3900	4900	5900
10	Manganese Slag/ Silico Manganese	19500	24300	29200	14600	18300	21900	9800	12200	14600
11	Magnesite	2800	3500	4200	2100	2700	3200	1400	1800	2100
12	Met Coke	5200	6500	7800	3900	4900	5900	2600	3300	3900
13	Mill scale (iron-Oxide)	16200	20300	24300	12200	15200	18300	8100	10200	12200
14	Olivine Sand/ Pyroxenite	11100	13800	16600	8300	10400	12400	5600	6900	8300
15	Pig-Iron	19500	24300	29200	14600	18300	21900	9800	12200	14600
16	Raw Petroleum Coke	5900	7300	8800	4400	5500	6600	3000	3700	4400
17	Rock Phosphate	11700	14600	17500	8800	11000	13200	5900	7300	8800
18	Sulphur	9100	11400	13700	6900	8600	10300	4600	5700	6900
19	Sugar	3700	4600	5500	2800	3500	4100	1900	2300	2800
20	Silica Sand	13000	16200	19500	9800	12200	14600	6500	8100	9800
21	Soda Ash	12000	15000	17900	9000	11200	13500	6000	7500	9000
22	Salt	7100	8900	10600	5300	6700	8000	3600	4500	5300

(ii) **Penalty/Incentive:**

- (a) The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the Benchmark performance norms as mentioned above.
- (b) For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty / incentive will be applicable as per the provision given below:
  - (i) If the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty / incentive will be levied / paid.
  - (ii) In case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied @ 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation.
  - (iii) In cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till



completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved.

**Note to provisions regarding penalty / incentives norms:**

(i) For the purpose of calculation of time for computation of penalty / incentive, fraction of an hour will be considered as full hour.

(ii) In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty / incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions are listed below:

- (a) Breakdown / non-availability of port provided equipment at berth.
- (b) Weather related stoppage
- (c) Shifting of ships between berths on account of port.
- (d) Time consumed for each draft surveys upto maximum period of 30 minutes
- (e) Any other reason which are beyond the control of vessel, Importer / Exporter or Handling Agent.

S.21.7	<b><u>Levy of Anchorage / Penal Charge at the reporting stations / Lighterage Points :-</u></b>								
S.21.7.1	<p>Even after calling a Vessel and allocation of Pilot, if the vessel refused to call at the port or lighterage point due to the reason attributable to the vessel / importer / exporter, then anchorage charges will be leviable at the following rates:</p> <table border="1"> <tr> <th>Idling Time</th><th>Applicable penal charges</th></tr> <tr> <td>For first 48 hours after calling the vessels</td><td>10% of the applicable Berth Hire charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.</td></tr> <tr> <td>After 48 hours &amp; up to 96 hours</td><td>25% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.</td></tr> <tr> <td>After 96 hours till boarding of pilot</td><td>50% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.</td></tr> </table> <p>Note: Idling period is to be consider from the time when the vessel is initially called till actual pilot boarding time.</p>	Idling Time	Applicable penal charges	For first 48 hours after calling the vessels	10% of the applicable Berth Hire charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.	After 48 hours & up to 96 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.	After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.
Idling Time	Applicable penal charges								
For first 48 hours after calling the vessels	10% of the applicable Berth Hire charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.								
After 48 hours & up to 96 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.								
After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SoR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called.								
S.21.8	<b><u>Performance norm based Incentive / Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT :</u></b>								
S.21.8.1	<p><b><u>Benchmark Productivity for Dry Bulk Cargo handled at Kolkata Dock System (KDS) at KOPT</u></b></p> <table border="1"> <tr> <td>Coal</td><td>1500</td></tr> <tr> <td>Industrial Salt</td><td>1400</td></tr> </table> <p><b><u>Penalty / Incentive Norms:</u></b></p> <p>(a) For each arrival, ship Berth stay will be calculated based on commodity specific productivity norms and parcel size of vessel.</p> <p>(b) If a ship stays within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty/ incentive will be levied/ paid.</p> <p>(c) In case where actual Berth stay is more than 5% higher than the stipulated time, the number of additional hours spent at berth will be penalized by 2 x berth hire.</p> <p>(d) In case where actual berth stay is more than 5% lower than the stipulated time, number of additional hours saved will be incentivized at 1 x berth hire.</p> <p>(e) In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/ incentive, any stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions will be limited to: (i). Break down / non availability of port provided equipment at berth. (ii). Weather related stoppages (iii). Shifting of ships between berths on account of port. (iv). Any delays in sailing after vessel readiness to sail on account of port i.e pilot/tug unavailability, tidal conditions. (v). Draft surveys within the prescribed norms for ships. As a guideline, maximum 30 mins per party for interim draft survey would be allowed. Any additional time incurred in draft surveys will be considered in berth stay. Where practicable,</p>	Coal	1500	Industrial Salt	1400				
Coal	1500								
Industrial Salt	1400								

	in case of multi party consignment, common surveyors are to be appointed so as to reduce time lost during interim draft surveys. Vessel Agent / Importers must coordinate and inform port. (vi). Any stoppages because of other reasons are not to be excluded for calculation of performance norms, unless specifically approved by Board.”		
<b>S.22</b>	<b>MOORING/ANCHORAGE CHARGE</b>		
S.22.1	When foreign going vessel is moored/anchored at dock buoy/ river mooring or any other mooring/anchorage in KDS/HDC, charges at the following rates shall be levied: -		
Sl.No.	Description of vessel and place of occupancy.	Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in foreign trade (in U.S currency)	Rate per GRT per hr. or part thereof for vessel engaged in coastal trade
1.	Vessel moored at any dock buoy.	0.2112 cents	₹.0.0355
2.	Vessel moored at any river mooring/any other mooring	0.1056 cents	₹. 0.0175
3.	Vessel anchored at any river anchorage or any other anchorage	0.0616 cents	₹. 0.0088
<b>S.23</b>	<b>Miscellaneous:</b>		
S.23.1	Charges shall be levied at the following rates for miscellaneous services to foreign going vessels.		
Sl.No.	Services	Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in ₹.)
1.	Hire of launch for special job on requisition.	175.33 per hour.	5785.86 per hour
2.	Hire of Fire Float	1753.29 per day	57858.57 per day
3.	Hire of Skin Diver/Gas Mask Diver	17.53 per hour	578.59 per hour
4.	Hire of Dress Diver	350.66 per hour	11673.35 per hour
5.	Additional labour deployed for diving related work	5.26 per man hour	173.58 per man hour
6.	Supply of Fresh water (Including supply of required manpower):-		
	a) Through pipeline	9.82 per 1000 litres	324.09 per 1000 liters
	b) Through water barge	12.28 per 1000 litres.	405.01 per 1000 liters
7.	Supply of electricity	0.455 per unit plus installation charge of \$ 54.78	15.06 per unit plus installation charge of ₹. 635.25
8.	Additional charges on vessel carrying passengers.	254.10 per complete voyage or 127.05 for each leg.	8766.45 per complete voyage or 4383.23 for each leg
9.	Service for providing pneumatic fenders (including to and fro transportation of fenders at Dock / Oil Jetties/ Barge Jetties/ IWAI Jetty/ Any other Jetty or Anchorage point upto Haldia Anchorage)  <b>Note:</b> In case the fenders are required to be deployed in any place other than areas specified above, to and fro transportation of the fenders to the place of use and back shall be levied extra. Further, in such case, appropriate guarantee for security of the fenders may be required to be furnished to KOPT.	127.05 per fender per day	4192.65 per fender per day

S.23.2	Charges for cancellation of any requisition for services under Sl. no. 1 to 5 of S.23.1 shall be levied at the rate of 10% of the charge applicable for the particular service.				
S.23.3	<b>Charges for treatment of ballast-water on foreign going P.O.L. tanker / other vessels handled at KOPT shall be levied at the following rates:</b>				
<b>Vessel size</b>			<b>Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars)</b>		<b>Vessel engaged in Coastal Trade (in ₹.)</b>
Vessel upto 5000 GRT			841.58 per vessel		27772.12 per vessel
Vessel above 5000 GRT upto 20000 GRT.			1577.96 per vessel		52072.71 per vessel
Vessel above 20000 GRT			7889.81 per vessel		260363.57 per vessel
S.23.4	Charges for cancellation of any requisition under S.23.3 shall be levied at 20% of the charge applicable for the particular service.				
<b>Towage &amp; Pilotage of Vessels</b>					
S.24.1	Charges for piloting a foreign going vessel from Sand heads to any point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex either directly or via any other point during inward journey and back to Sandheads either direct or via any other point during outward journey shall be levied at the following rates: -				
	<b>Sl. No.</b>	<b>Particulars</b>	<b>For GRT upto 30000</b>	<b>For GRT above 30000 and upto GRT 60000</b>	<b>For GRT above 60000</b>
	1	Vessel engaged in Foreign Trade	94.020 cents per GRT subject to a minimum of 4701.00 US \$	28206.09 US \$ + 75.216 cents per GRT on 30001 to 60000 GRT	50770.83 US \$ + 65.813 cents per GRT on GRT above 60000
	2	Vessel engaged in Coastal Trade	₹.17.357 per GRT subject to minimum of ₹. 86,785.00	₹.520707.00 + ₹.13.8861 per GRT on 30001 to 60000 GRT	₹.937289.00 + ₹.12.1503 per GRT on GRT above 60000
	3	Coastal vessel plying between Andaman and KOPT only	₹.16.5534 per GRT subject to a minimum of ₹. 33107.00	₹.496601.00+ ₹.13.237 per GRT on 30001 to 60000 GRT	₹.893723.00 + ₹.11.572 per GRT on GRT above 60000
S.24.2	Vessel availing of pilotage from Sandheads to Virtual Jetty or Saugor/ Diamond Harbour Anchorage or any other river anchorage below Diamond Harbour and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 25% in rate specified in S.24.1 above.				
S.24.3	Vessel availing of pilotage from Sandheads to Haldia Anchorage and back only but not requiring pilotage to any other point in Kolkata Dock System or Haldia Dock Complex shall be allowed a rebate of 20% in pilotage rate specified in Section 24.1 above.				
S.24.4	50% of the rates at S.24.1 shall apply to inward or outward journey.				
S.24.5	Vessels which enters or leaves the port without requiring the services of River pilots in terms of dispensation granted by Director, Marine Dept. under the provision of Section 31 of the Indian Ports Act, 1908 shall be allowed a rebate of 30% of the above rates, including the minimum charge, for the inward or outward journey, as the case may be.				
S.24.6	For piloting a fishing trawler/ foreign barge/ coastal barge including their towing tug/launch, if any, charges shall be levied @ 50% of the rates specified under S.24.1 and S.24.4, as the case may be.				
S.24.7	When a vessel calls both at Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex in the same voyage, charge for inward journey shall be levied by the dock system where the vessel calls first and charge for outward journey shall be levied by the other dock system.				
S.24.8	For movement of vessels between HDC and Budge Budge/ Saugor/ Diamond Harbour / Roychowk or any point of KDS, which is not forming a part of inward or outward journey as stated in S.24.1, Towage & Pilotage at the rate of 40% of the rates specified under S. 24.1 shall be levied for each movement by the dock system from where journey commences.				
S.24.9	Where any vessel, after visiting either KDS or HDC, is required to go back to Sandheads before proceeding to other dock system for cargo / container work; the towage & pilotage shall be levied at the rate of 1.5 times of the rate specified under S.24.1 for the entire voyage. The aforesaid additional 50% towage & pilotage shall be levied by the dock system where the vessel visits finally via Sand heads. <b>Note:</b> i) In case any vessels while moving between HDC & KDS through Sagar, Middleton, Gasper Intermediate, Eden, Upper Auckland and sometimes via Sandheads due to operational and				

	navigational reasons attributable to KOPT the 50% additional Towage and Pilotage would not be levied. ii) In case the vessels move between HDC & KDS via Sandhead, 50% Pilotage would not be levied if the reason for such movement is due to KOPT's operational/navigational requirement. iii) For following would be considered for clarity:	
	Description	Towage & Pilotage to be levied
	Calling both at KDS & HDC via Sand heads in the same voyage to avail Eden Channel only and not for any other reason.	50% by each Dock System
	Vessels calling at Saugor or other Anchorage for lightering or topping up and coming to HDC via Sandheads to avail Eden Channel only and not for any other reason	50% by each Dock System

**Note to S.24:**

- (i) No Extra Towage & Pilotage Charge shall be levied if the same has resulted due to reasons attributable to Port like non-acceptance of vessels due to lock/jetty/berth related problem, lock gate/Port machinery breakdown, Non-availability of Tug/Mooring Boat etc.
- (ii) In case of Extra Towage & Pilotage resulting due to weather related or Riverine channel related reasons, extra Towage & Pilotage @40% as per S24.1 of SoR shall be levied.
- (iii) No remission in Extra Towage & Pilotage charge shall be granted if the same has resulted due to any reason attributable to the vessel.

S.24.10	<b>Shifting Charge</b>		
	For shifting of any foreign going vessel, other than for port convenience, charges shall be levied at the following rates: -		
Sl. No.	Nature of Shifting	Rate per GRT for each shifting	
		Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in ₹.)
a)	Within KDS or within HDC only	17.534 cents subject to a minimum of 175.33	4.384 subject to a minimum of ₹. 4384.00/-
b)	Between KDS and HDC	21.043 cents subject to a minimum of 210.397	5.260 subject to a minimum of ₹. 5260.00/-
<b>Note:</b>			
i)	In case of shifting of vessel from KDS to HDC or vice-versa, charges shall be levied as specified above and each dock system shall levy 50% of the charge.		
ii)	No charges shall be levied for shifting of vessel due to port convenience.		
<b><u>Port Convenience for the above purpose shall mean the following-</u></b>			
i)	Shifting(s) of a double-banked ship to facilitate sailing and/or shifting of the ship alongside the berth.		
ii)	Shifting(s) of ship from one working berth to another location to accommodate ship having ousting priority as the shifting charges are borne by the other ship. The same would also be considered for 'Port Convenience' if the incoming ship is exempted from paying priority charge unless the ship in question was not idling at berth without doing any cargo handling operation.		
iii)	Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having MOU priority, unless the shifted ship also qualifies for priority under the same MOU under which the other ship was accorded priority.		
iv)	Shifting of a ship coming with MOU priority and allotted a different berth other than the berth covered by MOU, due to occupation of the MOU berth by other vessel (excepting vessel getting priority under the same MOU), from the allotted berth to the MOU berth.		
v)	Shifting of ship from one working berth to other location to accommodate ship having cargo priority. Cargo Priority means priority for berthing vessels carrying the specified cargo to be handled at the specific berth.		
vi)	Shifting(s) of a ship to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless the vessel shifts, another vessel cannot be berthed at the adjacent berth due to length or other similar technical restriction.		
vii)	Shifting(s) of a ship from one berth/location to another for undertaking dredging, repair & maintenance of berth or any other similar works of the port.		

viii)	Shifting(s) of ship from one berth/location to another for rearranging working ships' position to accommodate other ship in between.		
ix)	Shifting(s) of ship that cannot work due to inclement weather condition for placement of another workable ship in her place at Port's option.		
x)	Shifting(s) of a ship from berth to waiting location after completion of cargo work if the sailing cannot be done due to non-availability of suitable tide or due to Port's inability to provide Pilot or problem relating to Lock, provided that the agent as per stipulation does the booking of Pilot.		
xi)	Shifting(s) of a waiting ship (including shiftings of ships called on neaping priority, but excluding vessels on distress as per request of the agent) to a working berth.		
xii)	Shifting of a container ship at KDS from a MHC berth to a non-MHC/ another MHC berth due to breakdown of MHC.		
xiii)	Shifting of a container ship from any of the allotted container berths (MHC or non-MHC – spanning from 1 NSD to 8 NSD) to any other non-container berth at NSD/KPD for handling empty containers in either leg (Import/Export)		
xiv)	Shifting of a ship from one MHC berth to another MHC /Non MHC berth/ waiting location, due to breakdown of MHC, as well as shifting of a geared ship from berth/waiting location to the MHC berth where MHC has suffered breakdown for working, at HDC.		
S.24.11	If the booking of a pilot is cancelled by the Agent / Ship owner / Charterer less than 24 hours before the appointed time of hauling out from berth/buoy/river mooring/anchorage, a charge of 306.82 US dollars or ₹.8007.00 per cancellation shall be levied on vessel engaged in Foreign Trade and Coastal Trade respectively. No cancellation charge for pilot booking shall be levied if sailing is cancelled due to non-availability of pilots/ tugs or for lock gate being out of commission or for any reasons attributable to Port.		
S.24.12	For piloting a vessel undergoing trials, a charge of ₹. 14611.00 shall be levied for trials above and upto Garden Reach and ₹.36527.00 per trial below Garden Reach.		
S.24.13	For mother vessel doing lighterage operation at Sandheads an all-inclusive charge (including anchorage charge but except Port Dues as per Section 25) of 7.305 Cents per GRT in case of Foreign going vessel ₹.1.96 per GRT in case of Coastal vessel shall be levied. For daughter vessel proceeding to other port with cargo discharged at Sandhead from mother vessel, the aforesaid rate shall also apply.		
S.24.14	The rates under S.24.1, S.24.4, S.24.8 & S.24.12 are inclusive of services of tugs/launches and mooring/unmooring of vessels and turning if necessary except when services of additional tugs or launches is provided against specific requisition of the Shipowner/ Agent/ Charterer.		
S.24.15	<b>For use of the Kolkata Port Trust Tugs/ Despatch vessel/ Survey vessel/ Anti pollution vessel etc., by foreign going vessel on requisition by the Ship-owner/Agent/ Charterer , charges shall be levied at the following rates:-</b>		
Sl. No.	Description	Vessel engaged in foreign Trade (in US Dollars)	Vessel engaged in Coastal Trade (in ₹.)
i)	Vessel not exceeding 1,000 IHP.	350.66 dollars per hour subject to a minimum of 1051.97 dollars per operation.	9117.11 per hour subject to a minimum of ₹. 27352.00 per operation
ii)	Vessel exceeding 1,000 IHP.	438.33 dollars per hour subject to a minimum of 1314.97 dollars per operation.	11396.39 per hour subject to a minimum of ₹.34189.00
<b>Note:</b>	The period shall be counted from the time the vessel leaves for the operation till it comes back or deployed for another work, whichever is earlier.		
S.24.16	An additional charge of 25% shall be levied when Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed for salvage operation.		
S.24.17	Ship owners/Agent of vessels shall be required to pay the actual Insurance premium plus 20% whenever Kolkata Port Trust tug/vessel is deployed on requisition for towage assistance/salvage operation. In such cases claims for damages shall not be made against the hirer in case of accident.		
S.25	<b>Port Dues</b>		
S.25.1	Port dues shall be levied on foreign sea going vessels entering the Port of Kolkata at the following rates. The dues are payable on each entry of the same vessel into the port: -		
Sl. No.	Description of vessel	Rate per GRT	
i)	Vessel engaged in Foreign trade	52.599 Cents	
ii)	Vessels engaged in Coastal trade other than those plying between Andaman and KOPT	₹.14.08	
iii)	Vessel engaged in Coastal trade between Andaman and	₹.8.135	

	KOPT	
iv)	Vessel entering in ballast and not carrying Passengers.	75% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.
v)	Vessel entering for but not discharging or taking any cargo or Passenger therein (with the exception of such unshipment and /or re-shipment as may be necessary for purposes of repair)	50% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above.
vi)	Vessels attending at Sandheads for lighterage operation.	25% of the respective rates specified at Sl. No. (i), (ii) & (iii) above
<b>Note:-</b>		
i)	For 'Oil tankers' with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of its international Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levy of Port dues.	
ii)	In case of vessel visiting both KDS and HDC 50% of the applicable port dues shall be payable both at KDS and HDC.	
iii)	In case of vessels attending Sandheads for lighterage operation where the cargo discharged by such mother vessels is subsequently not discharged at any approved landing stage within KoPT limits, the provision of S.25.1 (vi) shall not apply and Port Dues shall be levied as per provision of S.25.1 (i) and S.25.1 (ii) as the case may be.	

### **P A R T – V I I**

#### **VESSEL RELATED CHARGES FOR INLAND VESSEL AND NON- PROPELLED VESSEL**

S.26	The rates under this chapter shall apply to –		
	i)	All Inland self propelled Vessels and Non- propelled vessels (excluding vessel classified as ‘foreign’ or ‘coastal’ or ‘Inland’ or any other vessels which are allowed to ply into sea under any dispensation/ permission granted by appropriate authority).	
	ii)	All barges / boats / flats / motor launches working at Virtual Jetty / Saugor/any other river anchorages and moving either to KDS or HDC for subsequent discharge or vice-versa (excluding vessel classified as ‘foreign’ or ‘coastal’).	
S.27	Stayal Charge on vessels		
S.27.1	Stayal charge shall be levied on vessels at the following rates for occupying berth/ jetty/dock buoy/or any other point at Kidderpore Dock-I, Kidderpore Dock-II, Netaji Subhas Dock, Budge Budge Oil jetty, Haldia Oil Jetty, Haldia Docks, Floating Cargo Handling facility at HDC:-		
Sl. No.	Period		Rate in ₹.
1.	On vessel of less than 200 tonnes -		
	i)	Upto 5 days from the date of entry	46.20 per vessel per day or part thereof
	ii)	6 <sup>th</sup> to 10 <sup>th</sup> day	91.30 per vessel per day or part thereof
	iii)	11 <sup>th</sup> to 20 <sup>th</sup> day	272.8 per vessel per day or part thereof
	iv)	21 <sup>st</sup> day onwards	909.70 per vessel per day or part thereof
2.	On vessel of 200 tonne and above (other than those handled at Floating Cargo handling Facility at upstream of Berth no. 18(o) at HDC)		1.10 per tonne per day or part thereof
3.	Inland vessels of 200 tons and above handled at Berth no. 19(o) at HDC		(i) <u>Barge with GRT upto 3000:</u> ₹.5000.00 per call. (iii) <u>Barge with GRT from 3001-5000</u> ₹.8000.00 per call. (iii) <u>Barge with GRT from 5001-10000</u> ₹.16,000.00 per call. (iv) <u>Barge with GRT beyond 10000</u> ₹. 24,000.00 per call
S.27.2	Stayal charge shall be levied at the following rates on vessels for occupying declared riverside IVW of KOPT-		
Sl. No.	Description		Rate in ₹.
1.	On Non-propelled vessel		
	i)	Up to 4 tonne capacity	28.60 per vessel per day or part thereof
	ii)	Above 4 tonne capacity	73.70 per vessel per day or part thereof

2.	On propelled vessel	126.50 per vessel per day or part thereof
S.27.3	Stayal charge shall be levied on vessels other than Tourist/Ferry launch @ ₹.46.20/- per day for occupying any other riverside jetty/river mooring/riverside landing stage belonging to KOPT.	
S.27.4	Tourist/Ferry launch using riverside jetty belonging to KOPT shall be charged ₹.273.90/- per visit per day.	
S.28	<b>Dock Toll</b>	
S.28.1	Dock Toll charge shall be levied at the following rates on the vessels for entry inside the impounded docks	
<b>Sl. No</b>	<b>Capacity</b>	<b>Rates in ₹.</b>
1.	Up to 15 tonnes	364.10 per vessel per entry
2.	15 tonnes and above	16.50 per tonne, subject to a minimum of 364.10 per vessel.  Following rebates on Dock Toll charges shall be allowed :  For vessel above 1000 tons and up to 1500 tons -10% For vessel above 1500 tons and up to 2000 tons – 15% For vessel above 2000 tons and up to 3000 tons – 20% For vessel above 3000 tons - NIL
<b>S.29</b>	<b>Miscellaneous Charges on Non-propelled Vessel</b>	
S.29.1	Registration fees shall be levied @ ₹.173.80 per tonne, subject to a minimum of ₹.1018.60/- and maximum of ₹.20366.50/- per craft.	
S.29.2	Annual licence fee shall be levied @ ₹.30.80 per tonne, subject to a minimum of ₹.611.60/- and maximum of ₹.20366.50/- per craft.	
S.29.3	Charges for extension of annual license shall be levied @ 25% of the annual licence fees per month.	
<b>S.29.4</b>	<b>Other charges on non-propelled vessel shall be levied at the following rates: -</b>	
<b>Sl. No.</b>	<b>Services</b>	<b>Rate in ₹.</b>
1.	Majhi licence/ licence plate for passenger craft/duplicate licence.	204.60 per issue
2.	Endorsement of change of ownership on certificate of Registry & Licence.	1018.60 per issue
3.	Issue of dead weight certificate/ duplicate certificate of Registry	611.60 per issue
4.	Fees for Surveying at owner's workshop: -	
	a) Within port limit	₹ 30.80 per tonne subject to a minimum of ₹.1018.60/- & maximum of ₹ 2037.20/- per visit.
	b) Outside port limit	₹. 61.60 per tonne subject to a minimum of ₹. 4073.30/- and maximum of ₹. 10183.80/- per visit.
5.	Fees for Special inspection and issuance of certificate	
	i) Inspection if carried out within Port limit	
	a) For plying upto Haldia	2037.20
	b) For carrying explosives	2037.20
	ii) Inspection if carried out outside Port limit	
	a) For plying upto Haldia	10183.80
	b) For carrying explosives	10183.80
6.	Fees for scrutiny and approval of drawing and plans for new construction.	4073.30 per craft
7.	Fee for Inspection during construction/ reconstruction by the process of cannibalisation or for providing technical advice.	
	i) Within Port limit	
	a) Wooden/non-metallic boat	1018.60
	b) Steel / metallic boat	2037.20
	ii) Outside Port limit	
	a) Wooden/non-metallic boat	4073.30

	b)	Steel / metallic boat	10183.80
8.	Supply of Manjhi Book		51.70 per copy
9.	Supply of instruction book for guidance and rules of construction/re-construction and survey.		408.10 per copy
10.	Charges for Re-registration		
	a)	Wooden/non-metallic boat	611.60 per craft
	b)	Steel / metallic boat	2037.20 per craft
<b>Note:</b>	If the Special Inspection Survey and the Annual licensing survey are carried out on the same date, Survey fees for annual licensing survey will not be applicable.		
S.29.5	Penalty for non-renewal of licence as per Rule 83 (2) of Kolkata Port Rules, 1994 shall be levied at double the rate of annual licence fee (for the expired period) from the date of expiry of the licence, subject to minimum of 1 month charge.		
S.30	<b>Towage &amp; Pilotage for inland vessels and non-propelled crafts</b>		
S.30.1	If a vessel requires services of port for towage & pilotage, the rates specified at S.24.1 for coastal vessel shall be levied. In such case, dock toll shall not be levied separately.  Similarly for shifting also, where port provides services, the rates specified at S.24.10 for coastal vessel shall be levied.		
S.30.2	If a vessel does not require the services of port as mentioned at S.30.1, Dock Toll charge as specified at section S.28.1 shall be levied.		
S.30.3	If any vessel covered under this Part of the Scale of Rates avails any of the services for which no rate has been specified in this Part, the rate applicable for coastal vessel shall apply.		
S.31	For handling of Fly Ash vessel at TT Shed of KDS/ Fly Ash Jetties operated by HDC, a Consolidated handling charge, inclusive of all cargo and barge related services, shall be levied at the rate of ₹.50.60 per MT.		
<b><u>Note for Part-VII of this of Scale of Rates</u></b>			
Tonne in respect of vessel under this Part of Scale of Rates shall mean Registered Tonne or Gross Registered Tonne of the vessel unless otherwise specified. In cases, where Registered Tonne or Gross Registered Tonne is not available and only measurement in Cubic Metre is available, for the purpose of realization of charges conversion factor shall be 1 Cu. Mt. = 0.36 Register Tonne.			

**P A R T – VIII**  
**SLIPWAY HIRE CHARGES**

S.32	<b>Slipway hire charges</b>		
S.32.1	Charges for hire of slipways without back up adjacent land at North Workshop Complex shall be levied at the following rates: -		
	<b>Period</b>	<b>Rate in ₹.per day</b>	
		<b>Slipway No. 1</b>	<b>Slipway No. 2</b>
			<b>Slipway No. 3</b>
	1 <sup>st</sup> to 10 <sup>th</sup> day	4070.00	2002.00
	11 <sup>th</sup> day onwards	3850.00	1925.00

**PART-IX**

**TARIFF FOR INLAND CRUISE TOURISM**

S.33	Tariff for use of Indentured Memorial Jetty for promotion of Inland Cruise Tourism	Rate in ₹.
S.33.1	Composite charge for any Tourist/ Ferry Launch irrespective of its size	12,000 for the first 12 hours or part thereof of stay each day
S.33.2	Beyond the initial 12 hours as mentioned in section 34.1	1,000 for each additional hour or part thereof



**PART - X****CHARGES FOR AUTHORISED SERVICE PROVIDERS****Section-1: Tariff for the floating pipeline handling facilities for unloading edible oil from vessels berthed at berth No.6/ off 6/ 7/ off 7.**

- (i) The definition of 'Edible oil': "‘Edible Oil’ means PLMOC, SBO, SOYA OIL etc. (both crude and refined)."
- (ii) **Charges for Handling of Edible Oils by Floating Pipeline Handling Facilities from the Vessels berthed At Berth No. 6/ Off 6/ 7/ Off 7:**

Commodity	Unit Rate in ₹. per Metric Tonne	
	Foreign	Coastal
Edible Oil (Crude /Refined )	3.52	2.11

**Notes:**

The Cargo handling charges prescribed here is a composite charge for:

- (a) bringing the Floating Pipeline in position from the parked position and connecting the Floating Pipeline with the ship manifold and manifold of the importer on shore
- (b) Opening of associated valves
- (c) Sustenance of the pipeline during pumping of the cargo
- (d) De-latching of the pipe manifold both at ship side and shore side after completion of cargo discharge
- (e) Cleaning of pipeline with pigging operation together with injection of compressed air by running compressor after completion of discharge of each type of liquid cargo through the Floating Pipeline so as to receive multi grade liquid cargo in the same pipeline of same / different importer.
- (f) All consequential operations pertaining to cleaning of spilled/ contamination of liquid cargo, if any.

This composite charge also includes supply of labour and/ or equipment wherever necessary and all other charges not specifically prescribed in the Scale of Rates."

**Section-2.: Tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT.**

- (i) The definition of 'Transloading Point':

"‘Transloading Point’ shall mean the area notified under the limits of Paradip Port Trust, presently comprising radius of 2 nautical miles around a position earmarked by Lat 20 08 12" N Long 087 14 00" E, to be used exclusively for transloading operations."

- (ii) **Marine Charges on Mother Vessels:**

Charges to be levied by the Service Provider on the Mother Vessels calling at the Facility against provision of required marine related services like tug assistance, fenders as well as for providing conservancy services at the Transloading points.

Sl.No.	Description of vessel	Rate in ₹. per GRT
1.	Vessel engaged in Foreign trade	30.39
2.	Vessel engaged in Coastal trade	18.23

(iii) **Transloading Charge:**

Sl. No.	Commodity	Rate in ₹. per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
(1)	Thermal Coal /Iron Ore	214.57	214.57
(2)	All Other Dry Bulk Cargo	214.57	128.74

**Notes:**

- (a) The charges prescribed is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a daughter vessel directly or unloading the cargo from the mother vessel to Transloader first and subsequently loading of the same from transloader to a daughter vessel, or vice versa in case of export, including stevedoring and all other allied services.
- (b) The charge will be applicable for transloading operation in the 'Transloading Point' as well as any other area of KOPT and shall be applicable on the quantity transloaded, as determined through the Draft Survey Report.
- (c) The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of productivity of 26000 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the License Agreement. The productivity wise slab rates shall be as follows:-

(₹. per MT)

Average Rate of Transfer of Cargo between mother vessel and Transshipper/ daughter vessel	Ceiling Rate for Iron Ore, Thermal Coal and other Foreign Cargo	Ceiling Rate for Coastal Cargo (Other than Iron Ore and Thermal Coal)
20000-21999	208.13	124.88
22000-23999	210.27	126.17
24000-25999	212.42	127.45
26000	214.57	128.74
26001-28000	215.64	129.38
28001-30000	216.71	130.03
30001-32000	217.78	130.67

**Note:** The Average rate of transfer of cargo between mother and Transshipper / daughter vessel will be calculated by the formula.

$$\left[ \frac{\text{Total cargo transferred between OGV and the Transhipper and / OR between OGV and daughter vessel} \times 24}{\text{Cargo Transfer Time (In Hours)}} \right]$$

	<b>Cargo Transfer time (in hours) [CTT].</b>
(a)	The CTT will be calculated on the basis of Statement of Facts to be signed by the Master of the mother vessel or its agent. The SoF will mention the time to be considered for computation of cargo transfer rate.
(b)	To calculate the ceiling rates for performance below 26000 tonnes as shown above, the base rate was reduced by 1% for first two thousand tonnes and or the 2 <sup>nd</sup> two thousand tonnes the rate was reduced by 2 % of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by reducing the base rate by 3%. Likewise performance below 20000 tonnes per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.
(c)	The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 26000 tonnes with the change that in such case the base rate is increased by 0.5% for first two thousand tonnes, 1% for 2 <sup>nd</sup> two thousand tonnes and 1.5% for the third two thousand tonnes. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 32000 tonnes.

(d)	A fee, as would be notified by TAMP from time to time, will be levied on the cargo transloaded from to the mother vessel at the 'Transloading Point' under the limits of PPT, for remittance of the same to Paradip Port. The said fee will be levied on the cargo transloaded from/to the mother vessel only, as determined by the Draft Survey Reports. The present rate of the fee is ₹.10.00 per MT as per notification of TAMP vide G. No. 226 dated 25 July 2014.
(e)	For facilities like Fresh Water Supply to the mother vessel, which the Service Provider may have to arrange by sourcing the same from KOPT; the Service Provider will be entitled to recover the actual cost of same paid by them to KOPT.
(f)	The Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 April 2014 and 1 January of every succeeding year. Such automatic adjustment of Tariff will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year."

### Section 3: Cargo Transfer Charge by Floating Crane:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(1)	Dry Bulk Cargo	Per Metric Tonne	129.33	77.60
(2)	Other than Dry Bulk Cargo		227.84	136.70
Notes	(i)	The charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services.  The charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KoPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report.		
	(ii)	The anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KoPT time being in force.		
<b>Performance Linked Tariff:</b>				
The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of cargo transfer rate of 7920 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement. The productivity wise slab rates shall be as follows:				
<b>For Dry Bulk Cargo: (Rate in ₹. per MT)</b>				
Performance Standard in tons		Foreign	Coastal	
8501-9000		135.88	81.53	
7921-8500		132.56	79.54	
7920		129.33	77.60	
7919-7500		126.10	75.66	
7499-7000		122.94	73.77	
<b>For other Cargo: (Rate in ₹. per MT)</b>				
Performance Standard in tons		Foreign	Coastal	
4726-5225		239.37	143.62	
4225-4725		233.54	140.12	
4224		227.84	136.70	
4223-3725		222.14	133.29	
3724-3225		216.59	129.95	
<b>Note:</b>				
To calculate the ceiling rates for performance below 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2 <sup>nd</sup> five hundred tonnes the rate was reduced by 5% of the base rate. Likewise performance below 7000 tonnes (for dry bulk cargo) and 3225 tonnes (for other cargo) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.				

	<p>The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 4224 tonnes (for other Cargo) per WWD and in such case the base rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes over the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 9000 tonnes (for dry bulk cargo) and 5225 tonnes (for other cargo) per WWD.</p> <p>The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the following formula:</p> <p><b><u>Total cargo transferred between mother vessel and the barges / daughter vessels x 24</u></b>  <b><u>Cargo Transfer Time (in hours)</u></b></p> <p>Immediately after completion of cargo transfer operations, and before the sailing of the Mother Vessel (OGV) from the Transfer Point, Statement of Facts shall be made out duly signed by Master of the Mother Vessel (OGV) and the authorized representatives of the Licensee's Floating Crane and Barge / Daughter Vessel and shall be distributed at the transfer point amongst the following concerns:</p> <p>a) Master of the vessel / agents of the vessel.  b) Representative of Licensee  c) Representative of the barge / daughter vessel.  d) The consignee / consigner, if so desires, may also depute their agents / representatives for signing of the SOF.</p> <p>The Cargo Transfer Time for the purpose of assessment of performance standard of the Floating Crane arrangement to fulfil the provisions of the Scale of Rates of the Floating Crane Charges shall be strictly calculated on the basis of SOF duly signed by the above said parties.</p>
	<p>The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.</p>
	<p>The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained above.</p>

**Section-4: Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations**

(iii) **Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Haldia Dock Complex (HDC):**

Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Agents working at Haldia Dock Complex, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 will be governed by the Notification of Tariff Authority for Major Ports vide No. G.No.63 dated 21 February 2017 or any revision thereof notified by the Authority.

(iv) **Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at Kolkata Dock System (KDS):**

Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Agents working at Kolkata Dock System, who will be issued license for undertaking such work under Kolkata Port Trust (Stevedoring and Shore Handling) Regulations, 2016 will be governed by the Notification of Tariff Authority for Major Ports vide No. G.No. 79 New Delhi, 1 March 2017 or any revision thereof notified by the Authority.

(iii) **Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at Anchorage /Lighterage/Top up Points and Barge handling at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT:**

Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at Anchorage /Lighterage/Top up Points and Barge handling at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT will be governed by the Notification of Tariff Authority for Major Ports vide G. no. 246 dated 11 July 2019 or any revision thereof notified by the Authority.

**Section-5: Mandatory User Charge on Containers**

The levy of Mandatory User Charge (MIC) on containers for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation would be governed by the notification of Tariff Authority for Major Ports vide G.No-248 dated 03 July 2018 or any revision thereof notified by the Authority.

**Section 6: Cargo Transfer Charge by Floating Crane:**

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(1)	Dry Bulk Cargo	Per Metric Tonne	219.18	131.51
(2)	Containers	Per TEU	3562.31	2137.39
Notes				
(i)	The charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo/ container from the mother vessel and transfer of the same to a vessel/ Barge directly in case of import or vice versa in case of export, including stevedoring & all other allied services.  The charge will be applicable for the floating crane operation in the location of setting up of floating crane facility as well as any other deep drafted area within KOPT limit and shall be applicable on the quantity unloaded/ loaded by use of the Floating Crane, as determined through the Draft Survey Report. Incase of handling of containers, the no. of containers in TEUs will be taken.			
(ii)	The anchorage charge for vessels as well as wharfage and other levies applicable for handling cargo at the Anchorages shall be paid by the Vessel owner/ cargo interest separately to Kolkata Port Trust, as per Scale of Rates of KOPT being in force.			
Performance Linked Tariff:				
The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of cargo transfer rate of 7920 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement. The productivity wise slab rates shall be as follows:				
For Dry Bulk Cargo:				
(Rate in ₹ per MT)				
Performance Standard in tonnes		Foreign	Coastal	
8421-8920		230.14	138.09	
7921-8420		224.66	134.79	
7920		219.18	131.51	
7919-7420		213.70	128.22	
7419-6920		208.22	124.93	
For Containers:				
(Rate in ₹ per TEU)				
Performance Standard in TEUs		Foreign	Coastal	
581-680		3740.43	2244.26	
481-580		3651.37	2190.82	
480		3562.31	2137.39	
479-380		3473.26	2083.95	
379-280		3384.19	2030.52	
Note:				
To calculate the ceiling rates for performance below 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 480 TEUs (for Container) per WWD as shown above, the base rate was reduced by 2.5% for first five hundred tonnes and for the 2 <sup>nd</sup> five hundred tonnes the rate was reduced by 5% of the base rate and for containers, the base rate was reduced by 2.5% for first one hundred TEUs and for the 2 <sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate was reduced by 5% of the base rate. Likewise performance below 6920 tonnes (for dry bulk cargo) and 280 TEUs (for container) per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.				
The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 7920 tonnes (for Dry Bulk cargo) and 480 TEUs (for Container) per WWD and in such case the base				

	<p>rate is increased by 2.5% for first five hundred tonnes, 5% for 2<sup>nd</sup> five hundred tonnes over the base rate and for containers the base rate was increased by 2.5% for first one hundred TEUs and for the 2<sup>nd</sup> one hundred TEUs the rate was increased by 5% of the base rate. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 8920 tonnes (for dry bulk cargo) and 680 TEUs (for container) per WWD.</p> <p>The Cargo Transfer Rate shall be computed on WWD basis as per the following formula:</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Total cargo/ container transferred between mother vessel and the barges /</u></b>  <b><u>daughter vessels x 24</u></b>  <b>Cargo/ Container Transfer Time (in hours)</b></p> <p>Immediately after completion of cargo/ container transfer operations, and before the sailing of the Mother Vessel (OGV) from the Transfer Point, Statement of Facts shall be made out duly signed by Master of the Mother Vessel (OGV) and the authorized representatives of the Licensee's Floating Crane and Barge / Daughter Vessel and shall be distributed at the transfer point amongst the following concerns:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Master of the vessel / agents of the vessel.</li> <li>Representative of Licensee</li> <li>Representative of the barge / daughter vessel.</li> <li>The consignee / consigner, if so desires, may also depute their agents / representatives for signing of the SOF.</li> </ol> <p>The Cargo/ container Transfer Time for the purpose of assessment of performance standard of the Floating Crane arrangement to fulfil the provisions of the Scale of Rates of the Floating Crane Charges shall be strictly calculated on the basis of SOF duly signed by the above said parties.</p>
	<p>The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2019 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.</p>
	<p>The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India and shall remain in force for a period of fifteen years, subject to indexation, as explained above.</p>

-----